20 AOUT 1975
20 AOUT 1975.

THE PROPERTY OF
THE
LIBRARY OF PARLIAMENT

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1924-25

VOL. VII

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1924-25

VOL. VII

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1927

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1924-25

VOL. VII

OTTAWA
J. O. PATENAUDE
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1926

NOTE

L'édition actuelle des rapports annuels des ministères du gouvernement du Dominion du Canada est destinée à rencontrer les besoins des institutions, principalement des bibliothèques des législatures et des universités qui reçurent durant les années antérieures, des exemplaires de ces rapports sous le titre de «Documents parlementaires» et qui comprenaient plusieurs volumes de grosseur approximativement égale, le nombre de rapports par volume étant déterminé par l'épaisseur des rapports respectifs. En 1925, la Chambre des Communes cessa d'ordonner l'impression des rapports annuels des ministères comme «Documents parlementaires», et, en conséquence, les rapports annuels de 1923-24 sont les derniers qui apparaissent sous ce titre. Dans l'édition actuelle, on a conservé aux rapports la même forme et la même apparence qui leur étaient données lorsqu'ils étaient publiés comme «Documents parlementaires». L'édition en est limitée, et l'on peut obtenir de l'Imprimeur du Roi, Ottawa, les détails voulus quant aux prix de vente de la série de ces volumes.

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

VOLUME I

Auditeur général, pour l'année terminée le 31 mars 1925—Vol. I, parties "a" à "d" et Vol. II, parties A à N.

VOLUME II

Auditeur général, pour l'année terminée le 31 mars 1925—Vol. III, parties O à ZZ.

VOLUME III

Comptes publics, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Douanes et Accise, ministère des, contenant les états des revenus avec relevés concernant les importations, exportations et accises du Dominion du Canada, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Rapport de la Navigation (Douanes et Accise), contenant la statistique de la navigation intérieure et maritime pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Commerce; ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Service d'inspection des poids et mesures, de l'électricité et du gaz (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Commissaire des brevets, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Statisticien du Dominion (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Intérieur; ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Immigration et Colonisation; ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Affaires Indiennes; département des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

VOLUME IV

Commerce du Canada (Importations pour consommation et exportations), **pour l'année** terminée le 31 mars 1925.

VOLUME V

Mines; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Agriculture; ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Défense nationale; ministère de la, (**Services de la milice et de l'aviation**), **pour l'année** terminée le 31 mars 1925.

Défense nationale; ministère de la, (**Service naval**), pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Rétablissement des soldats dans la vie civile; ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Santé; ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Surintendant des pénitenciers, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Royale Gendarmerie à cheval du Canada, pour l'année terminée le 30 septembre 1925.

Secrétaire d'Etat, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

VOLUME VI

Commission du Service Civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1925.

Affaires étrangères; ministère du Secrétaire d'État pour les, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Travail; ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Impressions et papeterie publiques; département des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Marine et Pêcheries (Marine); ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Marine et Pêcheries (Pêcheries); ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Postes; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Travaux publics; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

VOLUME VII

Chemins de fer et Canaux; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1925.

Commission des Chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1925.

Directeur général des élections (Quinzième élection générale), 1925.

DOMINION DU CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année financière commencée le 1er avril 1924 et terminée le 31 mars 1925

Soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 35, article 33

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

A Son Excellence le Très Honorable baron Byng de Vimy, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O., général, Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 mars 1925.

GEORGE P. GRAHAM,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Rapport du sous-ministre	4
2. Rapport annuel des chemins de fer Nationaux	14
3. Rapport annuel distinct des chemins de fer du Gouvernement canadien	46
4. Rapport annuel du chemin de fer Vermont Central	55
5. Etat des recettes, chemins de fer Nationaux du Canada, y compris le Vermont Central, indiquant séparément le résultat de l'exploitation des anciennes compagnies qui les composaient au Canada et aux Etats-Unis	61
6. Rapport annuel du comptable du ministère	66
7. Rapport annuel de l'ingénieur en chef sur l'état des canaux	87

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 1925

Au très hon. George P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux couvrant l'année financière terminée le 31 mars 1925. Les chapitres du rapport qui traitent de l'exploitation des chemins de fer Nationaux et de ses filiales s'appliquent nécessairement à l'année civile, tel que le veut la coutume suivie dans la comptabilité des chemins de fer.

A la suite de la réorganisation du conseil d'administration et de la fusion des lignes des chemins de fer Nationaux, choses mentionnées dans les rapports annuels antérieurs, les résultats de l'exploitation sont donnés en bloc; les détails se rapportant aux parties constituantes sont fondus dans l'ensemble. Pendant la période de fusion et de réorganisation, c'était la coutume de donner séparément, pour fin de comparaison avec les années antérieures, les rapports indiquant les résultats financiers de l'exploitation des lignes et réseaux divers; maintenant, tout est incorporé dans un rapport unique. A présent que la période de transition est terminée et que l'administration financière du réseau est presque exclusivement l'affaire de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, les relations financières sont surtout une question de comptabilité. Il est, par conséquent, devenu excessivement difficile de présenter des rapports distincts; toutefois, les résultats financiers des différentes lignes seront, autant que la chose est nécessaire, soigneusement consignés dans les livres et les archives de la compagnie des chemins de fer Nationaux et, après la publication du présent rapport, la présentation de rapports distincts sur l'exploitation des parties constituantes du réseau sera probablement discontinuée.

PARCOURS MILLIAIRE LE 31 DÉCEMBRE 1924

Le tableau suivant indique en résumé le nombre de milles de voie qui composent le réseau des chemins de fer Nationaux, la longueur des lignes régies par la compagnie mais administrées séparément aussi bien que la longueur des lignes électrifiées. Bien que la longueur des voies en exploitation augmente graduellement, particulièrement dans l'Ouest canadien et que la Inverness Railway and Coal Company, 60.07 milles, fut louée le 1er avril 1924, la longueur totale aujourd'hui est moindre qu'en 1921. Cela provient en partie de corrections mais principalement du fait que par suite de la coordination et des mesures économiques effectuées par l'administration réorganisée, on n'exploite plus certaines lignes. Voici la longueur des voies en exploitation le 31 décembre 1924:—

	Milles	
Milles de voies à vapeur	21,872·19	
Régies par des compagnies constituantes mais exploitées séparément—		
Vermont Central	483·47	
Chemin de fer des Mille Iles	6·00	
Total, chemins de fer à vapeur		22,361·66

Voies électriques

Lignes électriques des chemins de fer Nationaux:—			
Banlieue de Toronto	58·31		
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	61·84		
		120·15	
Montréal et comtés du Sud		53·66	
Compagnie de chemin de fer Oshawa		9·43	
Lignes électriques, total			183 24
Total, toutes les lignes			22,544 90

	1923	1924	Changement
Propriété de la compagnie	20,296·12	20,267·60	Dim. 28·52
En location	1,448·72	1,503·70	Aug. 54·98
Droit de passage	106·05	100·89	Dim. 5·16
	21,850·89	21,872·19	

	1923	1924	Changement
Région de l'Atlantique	2,760·06	2,803·83	Aug. 43·75
Région centrale	7,830·91	7,669·24	Dim. 161·67
Lignes occidentales du Grand-Tronc	991·69	991·69	.....
Région de l'ouest	10,268·21	10,407·43	Aug. 139·22
	21,850·89	21,872·19	
Augmentation nette des voies en exploitation			21·30 milles

EXPLOITATION, 1924

Le trafic fut plus considérable pendant les trois premiers mois de 1924 que pendant la période correspondante de 1923. Cela provient de ce que la récolte de l'année précédente ne fut transportée qu'au début de l'année. Pendant le reste de l'année les affaires diminuèrent et la recette des chemins de fer Nationaux, comme celle des autres chemins de fer, se ressentit des effets de la maigre récolte de grain et de la diminution de trafic qui en découla. Pour ces raisons la recette d'exploitation fut réduite à $17,547,305.06. La diminution des dépenses d'exploitation, se totalisant à $14,360,907.46, fit plus que compenser pour la diminution de la recette provenant du trafic des marchandises. En 1924 la recette brute d'exploitation fut de $243,968,934.94 et la dépense brute d'exploitation de $225,642,058.50, y compris le Vermont Central, soit une recette nette de $18,326,876.44, comparée à $21,381,548.69 en 1923. Si l'on déduit les impôts et les frais non imputables sur l'exploitation et si l'on ajoute la recette ne provenant pas de l'exploitation, la compagnie pouvait verser sur ses obligations fixes la somme de $15,001,534.50 comparée à $13,364,875.65 l'année précédente. Les obligations fixes, qui étaient de $66,144,226.34 en 1923, s'accrurent à $70,759,-016.23 en 1924, de sorte que bien que la compagnie avait presque deux millions de plus pour les rencontrer, le déficit total augmenta de $52,779,350.69 en 1923 à $55,757,481.73 en 1924.

REVUE FINANCIÈRE

Il est maintenant possible de jeter un coup d'œil en arrière sur la situation financière des chemins de fer Nationaux pendant les derniers cinq ans. La réorganisation du bureau d'administration faite au mois d'octobre 1922 a amélioré notablement les résultats de l'exploitation, et par des mesures économiques il a été possible de maintenir cette amélioration nonobstant la diminution du trafic et l'abaissement du tarif. Le produit net de l'exploitation pendant la période de cinq ans est le suivant:—

Année civile 1920, déficit	$34,532,701 76
" 1921, "	11,543,577 69
" 1922, surplus	2,886,711 55
" 1923, "	20,430,649 08
" 1924, "	17,244,251 48

AMÉLIORATIONS À LA PROPRIÉTÉ

Le mauvais état de la propriété a nécessité une mise de fonds considérable; il nous a fallu porter à ce compte au cours des dernières cinq années financières la somme de $243,756,781 affectée aux nouvelles constructions, aux améliorations, à l'acquisition de nouvelles propriétés et à l'achat de matériel. Cependant, cette somme ne représente pas tous les besoins financiers, car pendant les cinq années en question la dette des chemins de fer Nationaux s'est accrue de $572,825,435.69, soit $112,781,639.27 due au public et $460,043,854.42 au gouvernement canadien.

LE GRAND-TRONC

Il y a déjà cinq ans que le gouvernement canadien a assumé les obligations du Grand-Tronc, et vu l'attitude extraordinaire prise par une partie de la presse britannique il convient de noter que pendant cette période le Grand-Tronc a obtenu du gouvernement des prêts et des avances s'élevant à la somme de $103,578,182.33, ainsi que $15,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique. Et, outre la garantie à perpétuité de l'intérêt sur certaines actions-obligations, condition stipulée au contrat d'acquisition (actions représentant une valeur au pair de $216,207,141 et un intérêt annuel de $8,988,633.77), le gouvernement a garanti de plus depuis l'acquisition, pour le Grand-Tronc, deux émissions d'obligations de vingt-cinq millions chacune et il a lancé une émission de bons de $12,000,000 garantie par le matériel.

GARANTIE D'OBLIGATIONS

Avant la réorganisation et la mise en vigueur de la loi constituant en corporation les chemins de fer Nationaux (Chap. 13, 1919), au mois de janvier 1923, c'était la coutume, pour garantir les obligations des chemins de fer, de lancer l'émission au nom de la corporation particulière qui avait besoin d'assistance financière. Il était ainsi relativement facile, au moyen des rapports publiés, de suivre la marche de la dette obligataire d'année en année. Depuis la réorganisation et en vertu du statut légal de la Compagnie des chemins de fer Nationaux, les émissions d'obligations garanties sont lancées au nom de la Compagnie des chemins de fer Nationaux et à même la recette provenant de la vente des valeurs garanties on pourvoit aux besoins des diverses parties du réseau. Les émissions elles-mêmes sont publiées dans les archives publiques, mais la répartition des fonds relève entièrement de la comptabilité de la compagnie et des archives du ministère. On trouvera en appendice au présent rapport un compte rendu des émissions d'obligations garanties lancées depuis la réorganisation. La Compagnie des chemins de fer Nationaux a avancé au chemin de fer du Grand-Tronc la somme de $24,899,157.62 à même le produit des émissions lancées avant le 31 décembre 1924, et cela à l'exclusion de l'assistance mentionnée au paragraphe précédent. Ces renseignements sont particulièrement intéressants à cause de l'attitude injuste prise par une partie de la presse britannique au sujet de l'acquisition du Grand-Tronc, transaction concernant laquelle le Canada et le crédit canadien fut à l'étranger l'objet de nombreuses fausses représentations.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET LE CANADIEN-NORD

Une grande partie de la dette des lignes des chemins de fer Nationaux contractée en ces récentes années provient de la condition financière malsaine du Grand-Tronc-Pacifique, qui fut abandonné par le Grand-Tronc au mois de mars 1919. Comme en font foi les rapports détaillés ci-inclus il y avait en souffrance le 31 décembre 1924 des prêts consentis au Grand-Tronc-Pacifique antérieurement à cet abandon pour la somme de $20,539,357.10. Depuis l'abandon et l'établissement du séquestre, le gouvernement a dû avancer jusqu'au 31 décembre 1924 la somme de $49,077,692.36, qui, avec l'intérêt impayé, représente une

obligation de $59,222,385.36, figurant au bilan. L'octroi de cette somme sous le régime du séquestre constitue une obligation de premier privilège engageant la propriété. De plus le gouvernement dut avancer la somme de $19,543,640.07 pour payer l'intérêt garanti par le gouvernement fédéral ainsi que les sommes garanties par les gouvernements provinciaux.

Il reste sans doute à faire face aux obligations du Canadien-Nord qui sont lourdes, mais non exagérées, si l'on tient compte du fait que les lignes électriques et à vapeur du Canadien-Nord comprennent 9,995 milles, presque la moitié du réseau des chemins de fer Nationaux. Généralement on ne comprend pas, quand on envisage les besoins du Canadien-Nord, que le parcours de ce réseau était deux fois plus long que celui du Grand-Tronc et presque quatre fois plus long que le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements. Pour répondre aux besoins de cet immense parcours il a fallu que le gouvernement avançât, depuis 1920, la somme de $176,522,411.99 au compte du Canadien-Nord. Il a également garanti deux émissions d'obligations de $25,000,000 et une de $17,000,000 au nom de la Compagnie du Canadien-Nord et il a favorisé une émission de $15,000,000 garantie par le matériel. Depuis que la Compagnie des chemins de fer Nationaux a assumé l'administration financière l'ancien Canadien-Nord a touché des avances s'élevant à $48,202,877.96.

ADMINISTRATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Depuis la centralisation de l'administration financière il y a eu cinq émissions d'obligations garanties et deux émissions de bons garanties par le matériel, l'une de $22,500,000, au mois d'août 1923, qui était garantie, et une de $9,375,000, au mois de juillet 1924, qui n'était pas garantie. De fait, avec le mode connu sous le nom de mode de Philadelphie, suivant lequel 25 p. 100 du matériel acheté est payé comptant et le reste, représenté par les bons garantis par le matériel, est garanti par une hypothèque sur le matériel roulant acheté, et remboursé selon le mode d'amortissement, il n'est plus nécessaire d'ajouter la garantie du gouvernement. La transaction ne requiert pas de garantie.

Voici les prêts garantis par le gouvernement depuis la réorganisation:—

Date	Emission	Montant	Escompte	Produit
Fév. 1/24	Obligations 30 ans	$ 50,000,000	97·813% = $1,093,500	$ 48,906,500
Juillet 1/24	" 3 "	20,000,000	98¼% = 350,000	19,650,000
Sept. 15/24	" 30 "	26,000,000	94 % = 1,560,000	24,440,000
Fév. 15/25	" 5 "	18,000,000	99⅛% = 157,500	17,842,500
" 15/25	" 10 "	17,000,000	96¼% = 637,500	16,362,500
Total		$131,000,000		$ 127,201,500

La dernière émission susmentionnée fut négociée au nom du Canadien-Nord, conformément au chapitre 11, 1918. La raison de cela c'est que le produit était destiné à rencontrer une émission du Canadien-Nord. Toutefois, ni l'émission précitée ni l'émission de dix-huit millions du 15 février 1925 en faveur du Canadien-Nord n'entrent dans l'objet de la présente revue. L'émission de dix-huit millions fut négociée pour les embranchements et le terminus de Toronto et relève de l'année financière 1924-25, terminée le 31 mars dernier, mais non de l'année civile couverte par le rapport des chemins de fer Nationaux.

Les trois émissions garanties qui figurent dans l'état de la dette consolidée en faveur du public et publié dans le rapport des chemins de fer Nationaux de l'année 1924, faisant partie du présent rapport, sont les émissions de cinquante, vingt et vingt-six millions mentionnées plus haut. En déduisant l'intérêt de la

banque, les sommes réalisées sont respectivement de $49,161,502.36, $19,784,-915.41 et $24,800,582.49, et ces sommes furent affectées au fins suivantes:

—	Chemins de fer Nationaux du Canada	Chemin de fer Canadien-Nord	Réseau du Grand-Tronc	Total
	$	$	$	$
Emission de $50,000,000—				
Intérêt dû au public	.....	1,747,012 28	2,002,642 33	3,749,654 61
Remboursement et retrait	1,224,975 00	9,551,319 35	1,895,236 36	12,671,530 71
Capital	8,862,303 64	11,624,845 86	12,253,167 64	32,740,317 04
	10,087,278 64	22,923,177 49	16,151,046 23	49,161,502 36
Emission de $20,000,000—				
Intérêt dû au public	.....	6,338,981 73	.....	6,338,981 73
Remboursement et retrait	750,000 00	1,352,726 29	.....	2,102,726 29
Capital	5,411,495 17	3,088,012 44	2,843,699 78	11,343,207 39
	6,161,495 17	10,779,720 46	2,843,699 78	19,784,915 41
Emission de $26,000,000—				
Intérêt dû au public	14,254 17	4,910,799 38	713,730 49	5,638,784 04
Remboursement et retrait	1,366,705 70	4,050,221 02	1,467,400 00	6,884,326 72
Capital	3,015,231 00	5,538,959 61	3,723,281 12	12,277,471 73
	4,396,190 87	14,499,980 01	5,904,411 61	24,800,582 49

RÉORGANISATION FINANCIÈRE

Dans ses commentaires sur les opérations de l'année, sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux, touche de nouveau à la très importante question de la capitalisation et il annonce que l'on s'occupe activement de la politique à suivre à ce sujet "et du degré, si la chose est possible, de la réduction que l'on peut porter aux livres des avances faites par le gouvernement et du capital détenu par ce dernier en tenant compte de la recette que peut produire la propriété". Le président ajoute que le problème est à la fois difficile et compliqué, mais on espère pouvoir prochainement soumettre aux autorités un projet convenable.

La réorganisation financière des chemins de fer Nationaux constitue aujourd'hui le problème le plus important que doit résoudre l'administration et le gouvernement. La plus grande partie des chemins de fer Nationaux était autrefois de propriété privée. Par suite d'une expansion exagérée et des conditions amenées par la guerre ces chemins de fer se trouvèrent dans l'impossibilité de rencontrer leurs obligations et le gouvernement en fit l'acquisition. Si on avait opéré la liquidation des chemins de fer il aurait fallu alors faire la mise à point des obligations à compte du capital. Le transport de ces chemins de fer au gouvernement canadien évita de recourir à des mesures aussi radicales et ce dernier assuma les obligations onéreuses que n'avaient pu rencontrer les compagnies privées.

LA DETTE CONSOLIDÉE

La dette consolidée à long terme des chemins de fer Nationaux est portée au bilan comme étant de $2,056,181,517.70. De ce montant la somme de $913,913,-082 fut souscrite par le peuple, et les deux tiers de cette dette due au peuple est garantie par le gouvernement fédéral et elle constitue un passif contingent.

Dans la dette consolidée à long terme se trouve des avances au montant de $560,397,957.64 faites par le gouvernement fédéral à des chemins de fer faisant maintenant partie du réseau national. L'intérêt accumulé sur cette énorme somme s'élève à $130,157,992.28. Les chemins de fer n'ont pu rencontrer cette obligation et l'intérêt a été capitalisé, sans qu'il y ait d'intérêt composé toutefois. Ainsi le montant des avances, y compris l'intérêt, s'élève maintenant à $690,555,940.92 tel que le bilan en fait foi.

Faisant partie de la dette consolidée à long terme de $2,056,181,517.70, indiquée dans le bilan, se trouve un chapitre de $451,712,484.98, qui représente la somme dépensée par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des anciens chemins de fer de l'Etat, tels que l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, les embranchements de l'est et le Transcontinental, la partie est du Grand-Tronc-Pacifique projeté. Il n'a jamais été d'usage de calculer l'intérêt sur ces avances aux chemins de fer, de sorte que le chapitre mentionné ne comprend pas d'intérêt. L'inscription de ces avances dans les crédits des chemins de fer du gouvernement canadien parmi les obligations des lignes des chemins de fer Nationaux devient une question de comptabilité rendue nécessaire par suite du fait qu'un article correspondant est porté à la mise de fonds pour voie et matériel à l'actif du grand livre. Il convient toutefois de noter que cette somme de $451,712,484.98 n'entre pas dans le passif des chemins de fer Nationaux, bien que cela représente une somme investie dans les chemins de fer par le gouvernement fédéral, outre l'acquisition des propriétés par suite de la faillite des compagnies privées.

INTÉRÊT

On a soulevé la question d'intérêt. En raison de la diversité des opérations financières des différents réseaux qui composent les chemins de fer Nationaux, la question de l'intérêt comporte des difficultés si on l'examine au point de vue de l'uniformité de l'administration financière. Nous l'avons déjà dit, il n'est pas calculé d'intérêt sur les sommes octroyées aux anciens chemins de fer de l'Etat pour la construction desquels on n'a pas négocié d'emprunts publics. Il n'y a pas non plus d'intérêt accumulé sur les sommes dues au gouvernement sur les prêts et avances, qui s'élevaient à $130,157,992.28 le 31 décembre 1924. La somme précitée représente l'intérêt simple sur les $560,397,957.64 avancés par le gouvernement aux anciens chemins de fer privés. Pour la seule année 1924 l'intérêt accumulé de ce chef s'élevait à $31,271,043. Il y a cinq ans le même chapitre représentait une somme de $14,346,831.69.

On ne peut différer le paiement de l'intérêt dû au public comme celui qui est payable à l'Etat. Si la recette n'est pas suffisante il faut contracter un emprunt. Si l'on négocie un emprunt public l'intérêt se capitalise chaque année. L'an dernier (1924) les charges fixes dues au public s'élevaient à $38,361,704.14; en 1920 ce chapitre était de $31,055,318.28. Les intérêts dus à l'Etat et au public, qui s'élevaient à $45,402,149.97 en 1920, furent portés à $69,632,747.14 en 1924. Si l'on comprend le Vermont Central, l'intérêt total était l'an dernier de $70,759,-016.23. La croissance rapide des frais à titre d'intérêt démontre l'importance d'examiner l'assiette financière des chemins de fer Nationaux à laquelle sir Henry Thornton a fait allusion.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT CANADIEN

Dans le rapport annuel se trouve un état financier séparé concernant les chemins de fer de l'Etat canadien. Ces chemins de fer sont l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et ses embranchements, le Transcontinental ou la partie est du Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer de la Baie d'Hudson, le tout formant un parcours de 4,599.52 milles. Ces chemins de fer continuent d'être la propriété de la couronne, mais depuis le 20 novembre 1918 ils sont exploités autrement que par l'Etat. Au mois de novembre 1918 on en confia l'administration à la commission du Canadien-Nord qui était chargée de les exploiter et de les régir, et, lors de la réorganisation, un décret ministériel du 20 janvier 1923 en confia l'administration à la commission des chemins de fer Nationaux pour le même objet. La valeur de ces chemins est estimée à $440,-225,994.34. Les avances faites par l'Etat pour la voie et le matériel s'élevaient à $422,022,860.84 le 31 décembre 1924 et, à la même date, le compte des profits et pertes accusait un solde de $11,846,108.93. Voilà le montant du déficit accumulé depuis le 1er janvier 1921, date depuis laquelle, en vertu du crédit 341,

chap. 54, 1921, les recettes et revenus des chemins de fer de l'Etat sont affectés aux dépenses d'exploitation et un compte des profits et pertes est établi par l'administration.

Toutes les voies comprises dans les anciens chemins de fer du gouvernement canadien (à l'exclusion du Canadien-Nord, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique) accusèrent l'an dernier une recette de $1,348,227.29 et, après déduction du revenu non d'exploitation et autres déductions, il reste un revenu net de $1,310,618.66. Il n'y a pas de charges fixes, les frais de construction ou d'achat de ces chemins de fer ayant été financés directement par le gouvernement sans recours à des emprunts publics.

La somme totale investie à compte du capital est de $424,784,149.79. Voici les principaux articles de ce compte:—

Chemin de fer Transcontinental	$ 170,920,550 14
Chemin de fer Intercolonial	147,872,749 02
Matériel roulant	35,531,286 96
Pont de Québec	22,640,228 46
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	14,857,383 89
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	13,225,467 33
Chemin de fer Québec-Saguenay	7,803,163 63
Chemin de fer International	3,060,461 12
Embranchement du Lac Long	2,826,583 05
Immeuble Lawlor, Toronto	1,230,673 99
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	927,836 07
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	888,565 54
Embranchement du lac Supérieur (location)	508,947 81

La perte provenant de l'exploitation du chemin de fer Québec-Saint-Jean loué de la province du Nouveau-Brunswick fut de $257,342.97 pour l'année. En 1923 la perte (déficit d'exploitation et loyer) était de $340,527.

CHEMIN DE FER VERMONT CENTRAL

En qualité de successeur du Grand-Tronc, la compagnie des chemins de fer Nationaux possède pour $2,191,100 des 3 millions de capital-actions du Vermont Central. La dette consolidée à long terme de la compagnie s'élève à $32,176,-023.54. Ce montant comprend des billets du chemin de fer pour la somme de $8,041,905.52 détenus par la compagnie des chemins de fer Nationaux ainsi que la somme de $8,208,418.02 représentant les avances nécessaires pour couvrir les déficits et les dépenses à compte du capital. Ces avances furent portées de $5,840,512.15, qu'elles étaient le 31 décembre 1923, à $8,208,418.02 le 31 décembre 1924, soit une augmentation de $2,367,905.87. De cette augmentation les dépenses à compte du capital représentent $1,117,153.64. Le solde au débit du compte des profits et pertes (déficit accumulé) était de $4,292,854.07 le 31 décembre 1924. Le déficit de l'année fut de $897,062.51 comparé à $1,081,675.75 en 1923. En 1924 la longueur de voie exploitée fut de 493.02 milles, la recette brute de $8,380,752.39 et la dépense brute de $7,298,127.43. La recette se répartit comme suit: $6,272,346.18 pour les marchandises et $1,241,838.78 pour les voyageurs; on a transporté 4,383,925 tonnes de marchandises et 891,143 voyageurs. Le chemin possède 86 locomotives, 102 wagons à voyageurs et 2,594 wagons à marchandises et de construction.

RÉSULTATS CORPORATIFS

On trouve dans le présent rapport trois états du revenu, résumant le résultat des opérations de façon à indiquer (1) le revenu des chemins de fer Nationaux, y compris le Vermont Central; (2) les lignes des chemins de fer Nationaux au Canada, et (3) les lignes des chemins de fer Nationaux aux Etats-Unis. Il devient de plus en plus difficile de présenter les résultats corporatifs à cause de l'unification de l'administration financière sous le nom de Compagnie des chemins de fer Nationaux et cette méthode de présenter les résultats devra probablement être discontinuée, bien que les détails seront, autant que la chose sera nécessaire, consignés dans les livres et comptes de l'administration.

En 1924 la recette brute, y compris celle du Vermont Central, fut de $243,-968,934.94; celle des lignes canadiennes de $201,224,493.13, et celle des lignes américaines de $34,363,689.42. La dépense brute d'exploitation, y compris celle du Vermont Central, fut de $225,642,058.50; celle des lignes canadiennes de $189,460,403.90 et celle des lignes américaines de $28,883,527.16. Les taxes accumulées, les revenus non percevables et diverses opérations, y compris le Vermont Central, s'élevèrent à $5,239,891.25 pour l'année; les lignes canadiennes, $3,471,164.64 et les lignes américaines, $1,538,169.82. Les frais fixes pour toutes les lignes, y compris le Vermont Central, furent de $70,759,016.23; ceux des lignes canadiennes de $68,730,216.25, et ceux des lignes américaines de $902,530.89. Le déficit total pour toutes les lignes, y compris le Vermont Central, fut de $55,757,-481.73; les lignes canadiennes, $51,139,160.67 et les lignes américaines, $3,721,-258.55.

La recette nette d'exploitation fut de $17,244,251.48 pour les lignes des chemins de fer Nationaux, de $1,082,624.96 pour le Vermont Central, de $11,764,-089.23 pour les lignes canadiennes, de $5,480,162.25 pour les lignes américaines. Parmi les lignes canadiennes le Grand-Tronc accusa un surplus d'exploitation de $14,075,381.29 et les chemins de fer du gouvernement canadien un surplus d'exploitation de $1,348,227.29. Le réseau du Canadien-Nord accusa un déficit d'exploitation de $911,980.57, comparé à $2,593,804.49 l'année précédente, et le Grand-Tronc-Pacifique un déficit de $2,747,538.50, comparé à $3,076,578.39 en 1923.

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

Depuis la confédération le ministère a dépensé la somme de $1,298,529,333.59 répartie comme suit:—

Chemins de fer	$ 926,941,230 89
Pont de Québec	22,165,875 13
Canaux	224,785,335 62
Divers	46,029,420 86

Pendant la même période on a encaissé une recette totale de $413,502,969.81 dont $391,866,392.69 est imputée aux chemins de fer et $21,636,577.72 aux Canaux. La recette des chemins de fer s'arrête au 31 décembre 1920, date depuis laquelle la recette des chemins de fer de l'Etat est appliquée par l'administration aux dépenses d'exploitation. La recette des canaux est maintenant confinée à la location des forces hydrauliques et autres, à la taxe des ascenseurs, au quaiage, etc., la taxe de péage ayant été abolie il y a un quart de siècle de consentement mutuel avec les Etats-Unis. La recette encaissée l'an dernier du chef des canaux s'éleva à $913,075.27, comparée à $900,575.26 pour l'année précédente. De cette somme $362,596.97 est imputée à l'ascenseur de Port-Colborne.

Les dépenses du ministère pour l'année financière 1924-25 s'élevèrent à $16,718,540.31, dont la somme principale, $9,909,636.95 provient du canal maritime de Welland. La dépense générale pour les canaux représente la somme de $2,928,181.98 et la dépense en exécution de la Loi des grandes routes du Canada la somme de $2,925,163.92; les frais de la Commission des chemins de fer, $212,-411.52 et les déboursés en vertu de la Loi de compensation des employés, la somme de $266,889.52. Nous l'avons expliqué dans le rapport de l'an dernier, cette loi était autrefois administrée par le ministère des Finances. On constata toutefois que la plus forte partie des dépenses relevait des chemins de fer de l'Etat, ce qui obligeait le ministère des chemins de fer de faire la vérification et de tenir certaines écritures. On s'aperçut que le ministère pouvait avec très peu de travail supplémentaire administrer toute la loi. L'autorisation fut donnée par le ministère des Finances. Ainsi les renseignements contenus au rapport du comptable au sujet de l'application de la Loi de compensation des employés ne visent pas ce ministère seulement mais tous les ministères du service public.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Les canaux du Canada ouvrent 1,831 milles de voie fluviale à la navigation. La route directe du Saint-Laurent aux Grands lacs, entre Montréal et la tête du lac Supérieur, comprend 74 milles de canaux avec 49 écluses, et 1,140 milles de voie fluviale et lacustre, soit un total de 1,214 milles. La profondeur minimum de l'eau par cette route, quand le niveau de l'eau est normal, est de 14 pieds. Le rapport de l'ingénieur en chef ne traite que de l'aspect génie des travaux de construction, d'entretien et de développement des canaux, mais il n'est peut-être pas hors de propos de signaler ici que l'année dernière, année de moisson moyenne, il fut transporté par voie des Grands lacs 200 millions de boisseaux de blé, presque 42 millions de boisseaux d'avoine et 23 millions de boisseaux d'orge. Au cours de la saison 30,700 navires, représentant 16,810,086 tonnes, ont passé par les canaux canadiens transportant 208,587 passagers et 12,869,097 tonnes de marchandises. Il y a augmentation dans le nombre de navires et le nombre de tonnes transportées, bien que pendant la saison de 1924 les trois provinces des prairies produisirent 216 millions de boisseaux de blé et 162 millions de boisseaux d'avoine de moins qu'en 1923.

Une caractéristique du trafic des canaux en 1924 c'est la forte augmentation de grain transporté par le canal de Welland et les canaux du Saint-Laurent constituant une augmentation notable du trafic total de ces canaux sur toute année précédente. Le canal de Welland accuse une augmentation de 12 p. 100 sur l'année précédente. Le 29 novembre 1924 on a érigé un cairn et une plaque près de Allanburg Bridge pour commémorer le centenaire de la construction du premier canal de Welland.

L'annexe d'un million de boisseaux à l'élévateur de Port-Colborne (portant la capacité de l'élévateur à trois millions de boisseaux) fut complétée au mois de septembre 1924 et, après l'installation par le ministère de la machinerie nécessaire, la nouvelle annexe fut ouverte au trafic au commencement de novembre. Pendant l'année financière l'élévateur de l'Etat emmagasina 59,489,616 boisseaux de grain, une augmentation de 3 p. 100 sur l'année précédente. Soixante-dix pour cent de ce grain venait de Fort-William et le reste des Etats-Unis.

CANAL DE WELLAND (HAUTE NAVIGATION)

Le canal maritime projeté va du lac Ontario à l'embouchure du ruisseau des Dix-milles, endroit maintenant appelé Port-Weller, environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie, où l'on est à construire un port, et suit un parcours différent de celui du canal actuel jusqu'à Allanburg au sud. De ce dernier endroit il suit le tracé du canal actuel jusqu'à un point situé environ un mille au nord du village de Humberstone d'où commence une autre diversion d'environ deux milles et demi de longueur à l'est du canal actuel. Il suit ensuite le tracé du canal actuel sur une distance d'un demi-mille et atteint le lac Erié à Port-Colborne. La distance totale entre les deux lacs est de 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs 1,325 pieds et ½ sera surmontée par sept écluses dont la construction achève, chacune ayant un jeu de 46 pieds et ½. Les écluses ont au delà de 800 pieds de longueur et 80 pieds de largeur à l'intérieur; il y a trente pieds d'eau au-dessus du seuillet du heurtoir. Le prisme du canal au fond aura 200 pieds. Il y aura à Port-Colborne un brise-lames, actuellement en cours de construction, se prolongeant dans le lac 2,000 pieds plus loin que le brise-lames actuel. A Port-Weller, extrémité du canal sur le lac Ontario, on achève des travaux importants au port. Pour fins de construction on a divisé en huit sections le parcours du nouveau canal portant des numéros consécutifs commençant à Port-Weller et continuant vers le sud. Toutes ces sections sont en voie de construction sauf la section n° 6 pour laquelle on a demandé des soumissions. Cette section s'étend de Robinson à Welland; sa longueur est d'un

peu plus de 3 milles et ½. Les travaux projetés comprennent le dragage et l'agrandissement du prisme du canal actuel, le détournement de la rivière Welland, qui croise la ligne du canal à l'extrémité nord de la ville de Welland, au moyen d'un énorme ponceau à siphon, la construction de digues étanches, d'ouvrages en béton pour la protection des berges, etc.

On estime que le progrès des divers travaux de construction du canal représente la proportion suivante: excavation dans le roc, 43 p. 100; excavation dans la terre, 48 p. 100; digues étanches, 70 p. 100; béton, 52 p. 100; acier de renforcement, 62 p. 100. Le coût total était le 31 mars 1925 de $50,772,092.77.

ENQUÊTE SUR LE CANAL MARITIME DU SAINT-LAURENT

Les termes du renvoi au conseil mixte des ingénieurs représentant le Canada et les Etats-Unis furent adoptés par le gouvernement canadien par décret ministériel C.P. 106, le 23 janvier 1925. Le gouvernement des Etats-Unis donna son concours le 17 mars 1925 et vous avez, en qualité de président du comité consultant national, donné vos instructions à la section canadienne du conseil mixte d'ingénieurs le 31 mars.

La commission internationale du génie tint sa première session à Ottawa les 13, 14, 15 et 16 avril et alors étudia les travaux de campagne pour la saison et élabora un programme. D'autres réunions eurent lieu à divers endroits le long de la rivière et on n'a rien négligé pour obtenir pendant la belle saison les renseignements qui pourraient être requis pour les réunions de la commission pendant l'hiver, époque à laquelle il serait impossible de visiter les lieux.

Dans son rapport du 19 décembre 1921 la commission internationale mixte recommanda de faire une nouvelle étude du projet de creusage du Saint-Laurent préparé par la commission du génie. La commission approuva le projet et le jugea pratique et sain au point de vue économique, mais signala qu'une question aussi vaste, comportant des facteurs plus ou moins discutables et intéressant des millions de personnes, ne pouvait être l'objet d'un trop grand soin afin d'assurer l'adoption de plans qui seraient au-dessus de toute critique. A cette fin elle recommanda que le projet Bowden-Wooten fut soumis à une commission plus nombreuses d'ingénieurs pour être étudié davantage et plus à fond comme l'exigeait son ampleur et son importance.

C'est à cette nouvelle enquête que se livre la commission mixte agrandie du génie. Afin d'aider les deux gouvernements à déterminer les sommes imputables sur la navigation et sur l'énergie, les ingénieurs feront rapport sur l'amélioration du fleuve pour la navigation et l'énergie séparément. Selon la teneur du renvoi à la commission cette dernière doit préparer un rapport sur toutes les questions qu'on lui a soumises avant la fin d'avril 1926.

Conformément à la coutume inaugurée l'an dernier le rapport du commissaire de la voirie est encore publié séparément pour faciliter l'impression d'un plus fort tirage et la circulation dans les diverses provinces, qui ont toutes tiré parti de la subvention accordée par la Loi des grandes routes du Canada, 1919.

Votre obéissant serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le 15 septembre 1925.

RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1924

MONTRÉAL, QUÉ., le 31 mars 1925.

A l'hon. Geo. P. Graham, député,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre par les présentes, au nom du bureau de direction, le rapport de l'exploitation et des affaires du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 décembre 1924.

PARCOURS

—	Nombre de milles possédés par les compagnies composantes	Nombre de milles de voie ferrée louée ou sous contrat	Nombre de milles de voie ferrée avec droit de passage	Parcours total en milles
Division de l'Atlantique	2,564·07	224·78	14·98	2·803,83
Division du Centre	7,162·09	476·92	30·23	7,669·24
Lignes de l'ouest du Grand-Tronc	841·81	123·87	26·21	991·69
Division de l'Ouest	9·699,63	678·33	29·47	10·407,34
	20,267·60	1,503·70	100·89	21,872·19
Total des lignes de chemins de fer à vapeur constituant le "Parcours du réseau"	.....	.....	.....	21,872·19

On trouvera ci-joints les détails au complet.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation pour l'année sont indiqués dans le sommaire suivant qui établit une comparaison entre les principaux item de recettes et de dépenses avec les item correspondants de l'année précédente.

RECETTES

—	1924	1923	Augmentation ou Diminution
	$ c.	$ c.	$ c.
Marchandises	171,045,297 89	185,240,896 71	Dim. 14,195,598 82
Voyageurs	37,233,998 44	39,285,318 14	Dim. 2,051,319 70
Poste	3,595,261 61	3,534,078 11	Aug. 52,183 50
Divers	23,713,624 61	25,066,194 65	Dim. 1,352,570 04
Total	235,588,182 55	253,135,487 61	Dim. 17,547,305 06

DÉPENSES

—	1922		1923		Augmentation ou Diminution	
	$	c.	$	c.		$ c.
Entretien de la voie et des constructions	44,039,965	51	44,778,445	45	Dim.	738,479·94
Entretien du matériel	47,972,444	24	51,176,320	13	Dim.	4,203,875·89
Trafic	6,892,751	22	5,792,928	06	Aug.	1,099,823·16
Transport	110,085,033	62	120,302,450	60	Dim.	10,217,416·98
Divers	2,381,469	56	2,304,105	65	Aug.	77,363·91
Dépenses générales	7,633,834	05	8,063,390	52	Dim.	429,556·47
Transport des matériaux de construction	*661,567*	*13*	*712,801*	*88*	Dim.	*51,234·75*
Total	218,343,931	07	232,704,838	53	Dim.	14,360,907 46
Recettes nettes	17,244,251	48	20,430,649	08	Dim.	3,186,397 60
Coefficient d'exploitation	92	68	91	92		

REMARQUE: Les chiffres donnés pour l'année 1923 diffèrent quelque peu de ceux qu'on a donnés l'an dernier. Les hôtels qui l'an dernier figuraient dans le chapitre de l'exploitation, sont cette année classées comme exploitation extérieure et figurent aux comptes 502, 534 et 535. Pour faciliter la comparaison, les chiffres de 1923 sont répétés, mais le revenu net final n'en est pas affecté.

RECETTE BRUTE

La recette d'exploitation est diminuée de $17,547,305.06, soit 6.93 p. 100. Cette diminution provient de la situation commerciale désavantageuse qui a régné pendant la majeure partie de l'année au Canada et ailleurs. Pendant les trois premiers mois de l'année le trafic fut plus considérable que pendant la période correspondante de 1923, mais le trafic ralentit au commencement d'avril et la dépression continua jusqu'à la fin de l'année. A cause surtout de la relativement petite récolte de grain de l'Ouest canadien le volume de grain transporté à la tête des lacs fut beaucoup moindre que d'habitude et notablement inférieur au volume transporté dans les derniers trois mois de 1923; comme résultat l'activité amenée par le transport d'un grand volume de grain fit défaut. Le transport souffrit aussi de la tendance à garder le grain au pays; il en résultat une stiuation exceptionnelle et imprévue.

Au point de vue de la recette brute du réseau il convient de signaler de nouveau la situation faite au Canada quant au tarif des marchandises. Nous l'avons signalé dans le rapport de l'an dernier, la réduction continue du tarif des marchandises ajournera inévitablement le jour où le réseau national pourra boucler son budget. La décision récente prise relativement à ce que l'on appelle l'accord du Pas du Nid de Corbeau a provoqué une situation grave pour les compagnies de transport au Canada. Il est à espérer qu'au cours de l'année prochaine on en viendra à une solution de la difficulté en tenant compte des intérêts des parties en cause.

FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation accusent une réduction totale de $14,360,907.46. Cette diminution fait plus que compenser pour la diminution de recette provenant du transport des marchandises, mais n'oublions pas que s'il est possible de réduire le service des trains de marchandises quand cette catégorie de trafic diminue il n'est pas possible de suivre la même politique pour les trains de voyageurs.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

La dépense du chef de l'entretien de la voie et des constructions fut réduite de $738,479.94, et, bien que cela ne représente qu'une réduction de 1.65 p. 100, on constatera par l'examen des comptes détaillés qui figurent à la page 25 qu'on a opéré à peu près dans la même proportion des réductions dans l'entretien, la pose

de la voie et le régalage; heureusement l'enlèvement de la neige, de la glace et du sable accuse une réduction de 35 p. 100, par suite de la température favorable de l'hiver. Toutefois, il n'a pas été possible d'opérer des réductions dans tous les travaux d'entretien. Par suite du renouvellement plus actif des rails et traverses et par suite du fait que d'autres travaux imputables sur l'entretien furent exécutés, les frais d'entretien de la voie représentent un pourcentage un peu plus élevé de la recette brute et élèvent le total des dépenses d'exploitation.

Quelque rare que soit le trafic, il y a un niveau au-dessous duquel on ne peut abaisser les dépenses imputables sur l'entretien de la voie et des constructions sans laisser endommager la voie et provoquer de fortes dépenses ultérieures. On s'est efforcé de maintenir la voie dans un état raisonnable tout en tenant compte de l'économie. Le champ n'a pas été entièrement glané et l'on verra de nouvelles économies l'an prochain; mais il n'est pas dans l'intérêt du chemin de fer de réduire les dépenses imputables sur ce compte au point d'emprunter des années futures.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Les dépenses furent réduites de $4,203,875.89, soit 8.06 p. 100. Les réparations aux locomotives et aux wagons à marchandises furent grandement réduites par suite de l'usage restreint résultant de la diminution du trafic. La réduction du coût des réparations des locomotives est dans la proportion de la diminution du parcours. Les frais des réparations aux wagons à marchandises furent réduits de $14.01 à $12.23 par 1,000 wagon-milles.

En dépit de ces réductions on a maintenu en parfait état les locomotives du réseau et le matériel nécessaire au trafic fut maintenu en état de service.

On a tenu compte dans les écritures de tout le matériel mis au rancart.

On trouvera ci-annexé un état indiquant les nouvelles locomotives et le nouveau matériel roulant ainsi que les locomotives et le matériel roulant mis au rancart.

FRAIS DU SERVICE DE TRANSPORT

La réduction de frais opérée dans le service de transport est de $10,217,-416.98. Il est particulièrement encourageant de constater que 71.15 p. 100 de la réduction totale des frais d'exploitation provient de cette source ou de ce qu'on appelle les frais "à même la recette" entraînés par le mouvement du trafic. Alors que la réduction de la recette d'exploitation est de 6.93 p. 100, la réduction des frais de transport est de 8.49 p. 100. Le rapport entre les frais de transport et la recette brute indique un progrès marqué dans l'efficacité du transport depuis la centralisation; les chiffres suivants en font foi:—

	1924	1923	1922
Pourcentage de la recette brute absorbée par les frais de transport	46.73	47.51	48.57

Bien que la réduction du pourcentage n'est pas énorme, quand on le compare à la recette brute elle représente une somme considérable. De fait, si les frais de transport avaient représenté en 1924 le même pourcentage qu'en 1922 la recette nette aurait été réduite de 24 p. 100. Bien que le pourcentage de réduction de 1923 fut plus élevé qu'en 1924, en 1923 l'amélioration du rapport entre les frais de transport et la recette brute fut favorisée par une augmentation de recette d'au delà de 20 millions de dollars, alors qu'en 1924 on réalisa un progrès en dépit d'une diminution de 17 millions et demi de dollars. On admettra que c'est un résultat très encourageant qu'il aurait été impossible de réaliser sans les efforts bien calculés et bien soutenus de tous les intéressés.

Le chargement des wagons a joué un grand rôle dans la réductoin des frais de transport. Au point de vue de la réduction des frais en ce qui concerne le service du transport ce sont les meilleures méthodes de chargement qui y ont le plus largement contribué. S'il y a eu réduction de 10.23 p. 100 dans la densité du trafic il y a eu aussi réduction de 12.51 p. 100 dans le millage des convois de marchandises et la moyenne de chargement des trains de marchandises (y compris les trains mixtes) a subi une augmentation de 502 tonnes en 1923 à 517 tonnes en 1924.

On s'est quelque peu ressenti de la moyenne un peu moins élevée dans le coût du combustible mais la grande économie de ce côté provient du fait que le combustible a été utilisé avec plus de soin et surtout par suite du millage des convois de marchandises qui a été moins considérable que par le passé.

FRAIS DU SERVICE DU TRAFIC

Les frais du trafic accusent une augmentation de $1,099,823.16, le total pour l'année étant de $6,892,751.22. Malgré cela cet item a absorbé moins de 3 p. 100 des recettes brutes y compris plusieurs autres dépenses qui ne sont pas encourues par les autres compagnies de chemin de fer, notamment celles qui ont trait à la colonisation et aux travaux de développement.

Tel que notre rapport de l'année dernière le faisait pressentir la direction s'est lancée plus activement dans les dépenses de publicité et autres entreprises nécessaires. Parmi ces dernières il faut compter l'édifice National du Canada et l'exposition canadienne à la grande exposition britannique à Wembley dont nous devons espérer retirer de grands bénéfices.

En vue de fortifier nos directives au point de vue d'une sollicitation plus active nous avons cru nécessaire d'être mieux représenté en divers endroits.

DÉPENSES GÉNÉRALES

Dans l'ensemble ces dépenses accusent une diminution de $429,556.47, soit 5.33 p. 100, et plus de la moitié de cette réduction s'explique par le fait qu'en 1923 des frais considérables avaient été encourus pour les fins de réorganisation ainsi que pour le déplacement et la translation des fonctionnaires et employés que cette réorganisation avait rendu nécessaires. Une grande économie a résulté de la consolidation du personnel des départements de la comptabilité et de la vérification, et associées à cette consolidation il y a eu de très fortes dépenses pour papeterie et impressions dont le chiffre a été grandement réduit en 1924.

DÉTAILS DES RECETTES

Un examen de l'état des recettes révèle une augmentation de $768,675.23 en en ce qui concerne les impôts à payer et les demandes de la province de Manitoba sont responsables pour plus de la moitié de cette augmentation. Un autre facteur important de cette augmentation ce sont les taxes accumulées pendant les années antérieures à 1924 mais dont le montant a été porté dans les comptes de la présente année.

Les comptes du matériel et du louage des facilités en commun tel que figurant dans le rapport de 1923 ont été l'objet d'une nouvelle classification afin de pouvoir mieux se comparer avec les méthodes modernes de traiter les transactions entre réseaux quoique cette nouvelle classification n'exerce aucune influence sur les résultats nets.

L'amélioration constatée au sujet du compte 519 est due au fait que dans les comptes de 1924 il ne se trouve pas de montant équivalent aux frais mentionnés dans les comptes de 1923 relativement au règlement effectué avec le gouvernement des Etats-Unis pour l'exploitation de nos lignes sur le territoire américain pendant la période de garantie de 1920. Le change et les fonds américains nous ont été aussi plus favorables au cours de l'année 1924.

LOUAGE DES WAGONS À MARCHANDISES

Bien que non compris dans les frais d'exploitation cet item est sous la direction immédiate des hauts fonctionnaires d'exploitation et constitue un facteur important en matière de transport. Par conséquent, nous sommes heureux de rapporter une réduction du montant payé pour l'utilisation du matérieel des autres lignes de chemins de fer qui atteint le chiffre de $2,192,991.98.

BILAN

Au point de vue comptabilité il a été procédé à une certaine mise à point relativement aux item comme ceux du transfert des hôtels passant du compte des placements sur voie et matériel au compte des diverses propriétés dont il est question ailleurs.

A la fin de la présente année il y avait moins d'argent d'immobilisé en matériel et fournitures qu'à la fin de 1923, et du côté de la perception tous les item étaient sur une base plus favorable indiquant des réductions sensibles et une grande amélioration sur l'année précédente. Les actifs courants et différés combinés, comparés au montant du passif courant et différé, démontrent que le chemin de fer se trouve dans une meilleure situation relativement au capital de roulement.

Tel qu'indiqué dans le rapport de l'année dernière on s'est occupé activement de la politique à suivre en ce qui concerne la capitalisation du réseau et la question de déterminer jusqu'à quel point, si on doit le faire, les avances faites et le capital détenu par le gouvernement devront être diminués pour les rendre compatibles avec les recettes probables du chemin de fer. Le problème est à la fois difficile et compliqué mais la direction et le département des finances de la compagnie continuent à s'occuper de cette question. On espère qu'avant longtemps il sera possible de soumettre aux autorités compétentes des recommandations définies.

FINANCES

Sur les $56,527,000 votés par le Parlement pour l'année financière terminée le 31 mars 1925, la compagnie a reçu en argent $10,000,000 et il y a eu deux émissions d'obligations garanties comme suit:—

> $20,000,000 billets remboursables en or dans trois ans à quatre pour cent en date du 1er juillet 1924 et $26,000,000 obligations-or à quatre pour cent et demi remboursables dans trente ans en date du 15 septembre 1924.

Au 1er juillet 1924 on a émis pour $9,375,000 de certificats de matériel een fiducie série "H" garantis par du matériel neuf évalué à $12,500,000.

Au cours de l'année la dette consolidée a été réduite par suite des obligations suivantes qui ont été retirées:—

Billets garantis du Canadian Northern Ry à cinq ans portant intérêt à cinq et demi pour cent	$ 6,000,000 00
Billets-or à cinq ans du Canadian Northern, caisse fiduciaire subsidiaire, portant intérêt à six pour cent	4,349,000 00
Certificats de matériel en fiducie, émissions diverses	5,063,400 00
Paiements divers aux fonds d'amortissement et autres remboursements	99,573 00
Total	$15,511,973 00

MOUVEMENT DU TRAFIC

La quantité de marchandise transportée accuse une diminution de 8.70 pour cent, soit de 18,546,404,436 tonnes-mille à 16,932,406,010 tonnes-mille.

Le nombre de tonnes a diminué de 8.29 p. 100, soit de 4,749,727 tonnes provenant en partie du fait de la réduction de deux millions et demi de houille grasse et d'un demi million d'anthracite.

Les autres diminutions sont comme suit: blé, 691,206 tonnes; bois scié, bois de construction, etc., 561,609 tonnes; minerai de fer, 287,733 tonnes; pierre de toutes grandeurs, 260,182 tonnes.

Du côté des produits manufacturés il y a eu des diminutions sensibles, savoir: fer et acier, 770,440 tonnes; automobiles et trucks, 115,538 tonnes; articles non classifiés et marchandises diverses, 684,291 tonnes.

Il y a eu 15,248 wagons de grain en mouvement vers Vancouver pour l'exportation en comparaison avec 6,981 wagons en 1923.

Le mouvement du bétail vers Winnipeg et l'est a été plus actif et le commerce du bétail dans les provinces de l'ouest était à la fin de l'année dans une situation encourageante.

Pour compenser il y a eu augmentation du côté du transport du matériel pour la confection des routes soit 834,112 tonnes et du ciment, soit 95,778 tonnes.

La moyenne du mouvement par tonne de marchandise payante est tombée de 323.96 milles à 322.53. Le taux par tonne-mille a légèrement augmenté, savoir de .999c. à 1.01c.

Dans l'ensemble nous avons été très désappointés du côté du trafic des voyageurs. Le nombre des voyageurs transportés est tombé de 23,683,781 à 22,707,880, soit 4.12 pour cent. La moyenne du mouvement a légèrement baissé de 61.09 milles à 60.43 milles et le revenu par voyageur par mille est tombé de 2.715c. à 2.713c.

Pendant l'année on a mis en service 12 autres voitures automotrices, et à la fin de l'année il y avait en service: 13 wagons avec accumulateurs, 8 wagons à essence et 3 wagons à vapeur. Le millage de ces wagons au cours des trois dernières années indique le développement constant dans l'usage de cette forme de transport:—

				Pourcentage de l'augmentation	
	1924	1923	1922	1924 sur 1923	1924 sur 1922
Millage effectué par ces wagons.....	508,000	252,000	145,000	101·6	250·3

MESSAGERIES

Les recettes du service des messageries accusent une diminution de 2.4 pour cent sur celles de l'année 1923. Cela est dû surtout à la dépression des affaires en général et en partie au fait que les expéditions du flétan de Prince-Rupert ont été prohibées en vertu du traité avec les Etats-Unis qui est devenu en vigueur environ six semaines avant la fin de l'année, sans oublier aussi le service rapide des marchandises entre divers endroits.

TARIF

Les changements dans les taux de transport des marchandises ont été mis en vigueur comme suit:—

Le 14 avril 1924.—Les taux de classe entre les endroits d'Ontario et les provinces maritimes au sujet desquels des taux arbitraires sont ajoutés aux taux de Montréal ont été ajustés de manière à entraîner une réduction variant de 8c. à 17c. par 100 livres pour les marchandises de première classe et de 1c. à 7.5c. sur la marchandises de dixième classe. Il s'agit ici d'une réduction volontaire de la part de la compagnie de chemin de fer.

Le 27 mai 1924.—Les taux sur le grain provenant des lacs dont la mouture se fait en transit aux ports des lacs ou en route vers les ports d'exportation ont été réduits de ½c. à 2c. par 100 livres suivant les ports.

La suspension sous l'autorité du Parlement, du tarif de la Passe-du-Nid-de-Corbeau a pris fin le 6 juillet 1924. Le jour suivant ces taux revinrent en vigueur avec les réductions qui en résultèrent dans les taux pour certaines denrées déterminées en provenance ou en destination de certains endroits sur un certain nombre de lignes du réseau Canadien-Pacifique. Par conséquent, le réseau National s'est trouvé dans la nécessité d'adopter des taux semblables entre les endroits de concurrence. L'application du tarif de la Passe-du-Nid-de-Corbeau a été déclarée suspendue en vertu d'une ordonnance de la Commission des chemins de fer en date du 27 octobre 1924 mais ces taux ont été remis en vigueur en vertu d'un arrêté du Gouverneur en conseil du 5 janvier 1925. Comme chacun le sait la question n'est pas encore définitivement réglée et elle devra sous peu occuper l'attention et du Parlement et de la Commission des chemins de fer.

AMÉLIORATIONS

Pendant les deux premières années qui ont suivi la consolidation il a été nécessaire d'encourir des dépenses considérables pour des fins diverses. Le rapport de l'année dernière en a parlé et il a fallu entreprendre d'autres dépenses générales au cours de la présente année afin de remettre les propriétés de la compagnie dans une meilleure condition.

Maintenant que nous en sommes rendu là, l'intention des administrateurs est d'éviter ou de retarder autant que possible toute dépense au compte du capital qui n'est pas considérée comme indispensable à la compagnie.

Le Parlement du Dominion a autorisé en 1924 certaines dépenses au compte du capital qui devront se faire au cours de la présente année. Parmi ces dernières ont doit mentionner la construction d'une ligne d'embranchement ainsi que cette partie du viaduc de Toronto dont le coût est imputable sur les chemins de fer Nationaux.

VENTES DE TERRES

Au cours de l'année 1924 il a été vendu 55,450 acres de terres à un prix moyen de $14.29 l'acre, donnant une somme globale de $792,152. En 1922 les ventes se montaient à 61,994 acres à un prix moyen de $15.66 l'acre, formant un montant de $970,952.

Les ventes annulées au cours de l'année comprenaient 39,295 acres contre 59,190 en 1923.

Comme explication de la réduction du prix moyen de vente de ces terres il faut dire que les cultivateurs de l'Ouest ont reçu en 1923 des prix peu satisfaisants pour leurs récoltes et plusieurs terres ont été abandonnées, ce qui a eu pour résultat que les compagnies de prêts hypothécaires et de fiducie et autres ont eu entre les mains un grand nombre de terres qu'elles consentaient à vendre à des prix inférieurs. La demande pour ces terres n'a pas été active et les prix ont fléchi dans une mesure correspondante.

SALAIRES ET MAIN-D'ŒUVRE

Nos relations avec les employés ont été des plus cordiales au cours de la dernière année. Comme résultat de la coordination de diverses lignes il a été nécessaire de procéder à certains rajustements de salaires pour les employés de quelques classes, mais il n'y a pas eu d'augmentation générale en faveur d'aucun groupe d'employés sur nos lignes au Canada.

La main-d'œuvre non experte n'a pas été rare de toute l'année; les salaires et les conditions générales qui affectent cette classe d'employés n'a pas offert de changement appréciable sinon que dans le sud-ouest de l'Ontario les salaires ont été un peu plus bas qu'en 1923.

Après avoir consulté le personnel de nos ateliers il a été résolu de faire l'essai du plan coopératif appelé "Baltimore et Ohio" dans le but principalement d'obtenir le stabilisation de l'emploi—ce qui comporte une plus grande confiance des deux côtés et établit des relations plus cordiales entre patrons et employés et assure la production d'articles de meilleure qualité, l'amélioration du service, l'élimination de tout gaspillage d'énergie, la conservation du matériel et des conditions progressivement meilleures dans les ateliers. Ce plan est actuellement mis à l'essai dans nos ateliers de Moncton, et si les résultats sont satisfaisants il sera introduit dans nos autres ateliers aussi rapidement que l'on pourra procéder aux travaux d'organisation nécessaires.

Toutes questions relatives aux griefs des employés ont été réglées soit directement par les hauts fonctionnaires de la compagnie, soit par l'entremise du Bureau de conciliation des chemins de fer canadiens, n° 1, Montréal, à l'exception de nos télégraphistes commerciaux qui ont demandé l'établissement d'un conseil d'arbitrage.

ACHATS ET MATÉRIEL

Vu surtout la demande moins forte pour le combustible ainsi que pour le matériel les dépenses du service des achats ont été moins élevées en 1924 qu'en 1923.

Tout le matériel de la compagnie est maintenant sous le contrôle du service des achats et du matériel. De nouveaux magasins ont été construits avec des facilités modernes pour l'emmagasinement et la manutention du matériel. L'on espère que grâce à l'amélioration constante des méthodes d'emmagasinage et à une surveillance continuelle il sera possible d'effectuer des réductions importantes du côté du matériel et des fournitures gardés en magasins. Au cours de l'année on a construit une nouvelle usine de récupération à Transcona, Man., et la concentration en cet endroit des travaux de récupération du matériel et rebuts provenant des lignes de l'Ouest aura pour effet de conduire à des économies considérables.

TÉLÉGRAPHES

En vertu de l'entente de 1915 avec la *Western Union Telegraph Company,* l'administration des télégraphes du National-Canadien avait le droit d'acquérir les lignes et le matériel de la *Western Union* dans la Colombie-Britannique. On s'est prévalu de ce droit au mois de septembre 1924. Les revenus provenant de l'exploitation de ces lignes et de ce matériel ont amplement justifié cet achat.

Le service des télégraphes du National-Canadien fait maintenant l'exploitation de lignes télégraphiques commerciales dans tout le Canada à l'ouest de Moncton, N.-B., et s'occupe de l'entretien de toutes les lignes de téléphone et de télégraphe à l'usage du chemin de fer.

On trouvera ci-annexés des renseignements concernant ce service.

ASSURANCE

Après le paiement ou la mise en réserve des sommes nécessaires pour les pertes subies au cours de l'année il a été versé $1,437,475 à la Caisse d'assurance autonome. Cette caisse a maintenant atteint le chiffre de $4,074,153, mais ces statistiques ne s'appliquent aucunement à l'assurance maritime dont il sera parlé dans le rapport de la marine marchande du gouvernement canadien.

Le total des pertes causées par les incendies est de $420,250, contre $679,050 en 1923. Ces chiffres parlent par eux-mêmes.

Pendant l'année nous avons fait des progrès sensibles en ce qui concerne l'adoption de méthodes et de dispositifs en vue de la prévention des incendies comme dans le but de les combattre effectivement une fois qu'ils se sont déclarés. Un des aspects les plus importants des activités du département de l'assurance, c'est le travail d'éducation au point de vue de l'avenir comme du présent.

COLONISATION ET DÉVELOPPEMENT

Au cours de l'année on s'est efforcé d'obtenir des colons non seulement des Iles Britanniques mais aussi des pays européens, surtout de la Norvège, de la Suède, du Danemark et de la Hollande. On a ouvert de nouveaux bureaux à Oslo, Copenhague et Rotterdam. On a aussi inauguré des cours agricoles dans le but de familiariser les futurs colons avec les méthodes culturales au Canada avant leur émigration.

Au point de vue de la réclame et de la publicité des imprimés en grand nombre ont été distribués dans les Iles Britanniques, en Europe et dans les Etats-Unis. On a préparé pour des fins d'exposition huit rouleaux de pellicules cinématographiques illustrant les conditions agricoles, sociales et éducationnelles au Canada. Nous avons eu beaucoup de publicité par suite du voyage d'inspection transcontinentale des éditeurs écossais qui ont été invités au pays l'année dernière dans le but d'étudier ici les conditions générales et les méthodes pour le traitement des colons après leur arrivée au Canada.

Pendant l'année il est passé par Winnipeg—où ils s'étaient rendus par le Canadien-National—13,022 immigrants (principalement britanniques, scandinaves et tchéco-slovaques) contre 7,574 en 1923.

De temps à autre, et surtout au cours des deux dernières années, nous avons parlé en plusieurs occasions du besoin de l'immigration. L'avenir de tout le Canada et de nos réseaux de chemins de fer dépend de l'augmentation de notre population et du trafic plus intense qui en découlerait. Comparé à ce qui devrait être accompli pour arriver à cette fin désirée on pourrait dire que les efforts que nous avons tentés dans le passé sont d'une nature spasmodique et ont manqué de direction organisée. Pour réussir franchement il faudra à l'avenir s'y prendre autrement. Ce problème intéresse le Dominion en général, les provinces individuellement, tout aussi bien que les chemins de fer et les autres organisations commerciales. Il est assez vaste et assez important pour nous justifier de faire appel aux esprits les plus habiles et les plus énergiques du Dominion pour travailler à sa solution. Il sera nécessaire aussi de consacrer à cette entreprise des capitaux beaucoup plus considérables que par le passé. Cette tâche pourrait être confiée à une commission permanente un peu dans le genre de la commission des chemins de fer avec cette différence qu'il faudrait nommer un plus grand nombre de commissaires: cette commission d'immigration devrait être autorisée à faire les déboursés nécessaires conformément à un programme général approuvé par le Parlement.

PENSIONS

Nous avons de nouveau étudié un régime de pension appliquable à tous les fonctionnaires et employés du réseau du National-Canadien et de ses corporations filiales. Vu l'incertitude, au point de vue du coût de cette entreprise, nous attendons pour agir le rapport de l'actuaire chargé de ce travail.

SERVICE DE RADIOPHONIE

La popularité de ce service est mise en évidence par les milliers de lettres et de messages que nous avons reçus du public en général qui, au cours de l'année, nous a ainsi manifesté son appréciation.

Nous possédons des postes d'émission à Moncton et à Ottawa et nous avons loué des postes à Montréal, Toronto, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton et Calgary. Nous avons installé au cours de l'année des appariels de radio sur les wagons-observatoires sur nos trains les plus importants entre Montréal et Vancouver, Montréal et Québec, et Toronto et Winnipeg. Nous en avons aussi installé dans tous les hôtels de la compagnie.

ORGANISATION

L'établissement de comités centraux et régionaux dans les principaux services du chemin de fer a eu des résultats visiblement satisfaisants. Lecture est faite à ces comités de travaux divers qui sont discutés et en conséquence bien des améliorations sont effectuées avec plus de satisfaction et beaucoup plus d'empressement qu'il ne serait possible autrement. L'établissement et le maintien du contact personnel entre les hauts fonctionnaires et les employés d'un réseau transcontinental sont essentiels pour en assurer la bonne administration. Ces conférences sont d'une grande portée au point de vue des résultats éducationnels et pratiques.

Malgré la situation désavantageuse des affaires en général vos administrateurs estiment que le travail des hauts fonctionnaires et des employés a donné la plus haute satisfaction pendant l'année. Le but de la direction, c'est de traiter les employés avec justice et d'une manière raisonnable dans l'espérance que ce traitement sera apprécié et que les employés feront de même vis-à-vis de la compagnie. Les relations entre les hauts fonctionnaires et les employés de la compagnie de même qu'entre les employés eux-mêmes ont été des plus cordiales et vos administrateurs sont heureux de profiter de la présente occasion pour exprimer leur appréciation du bon travail accompli par les employés, non seulement ceux dont les devoirs les mettent en contact avec le public mais encore ceux dont le travail consciencieux n'est connu que d'eux seuls et de leurs associés intimes.

NÉCROLOGIE

Nous avons à mentionner les décès suivants qui ont eu lieu au cours de l'année:—

Sir Alfred W. Smithers qui, pendant plusieurs années, a été un de nos administrateurs puis plus tard président du bureau d'administration de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. E. J. Chamberlain qui a été un haut fonctionnaire de la compagnie pendant de nombreuses années et qui a été président de 1912 à 1917.

Les services rendus par ces messieurs dans leurs sphères respectives sont si connus qu'ils se passent de commentaires.

M. J. H. Sinclair, C.R., qui a occupé la position d'administrateur du réseau National à partir de 1922 jusqu'au moment de sa mort, au mois de juin 1924. Vu son expérience étendue et variée, M. Sinclair était un membre très utile de la Commission et l'intérêt qu'il a toujours pris dans les affaires touchant le National-Canadien et ses bonnes dispositions n'ont fait que rendre cette perte plus sensible pour ses anciens collègues de l'administration.

H. W. THORNTON,
Président

RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

(À PART LE VERMONT CENTRAL)

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1924

ACTIF

Placements—				
701 Placements sur voie et matériel			$ 1,837,072,740 64	
702 Améliorations sur propriétés louées			5,860,651 08	
703 Fonds d'amortissement			8,275,615 56	
704 Dépôts provenant de la vente de propriétés hypotéquées			6,060,509 85	
705 Diverses propriétés			54,545,168 77	
706 Placements dans les compagnies filiales:				
"A" Actions	$ 2,064,960 16			
"B" Obligations	11,790,460 45			
"C" Billets	8,041,905 52			
"D" Avances	8,973,750 47			
			30,871,076 60	
707 Autres placements			6,744,424 18	
				$ 1,949,430,186 68
Actif courant—				
708 Espèces			$ 30,007,677 60	
711 Dépôts spéciaux			3,547,392 06	
712 Prêts et effets à recevoir			56,471 08	
713 Soldes à recevoir pour trafic et service de wagons			2,006,139 67	
714 Solde net à recevoir des agents et contrôleurs			4,345,785 50	
715 Divers comptes à recevoir			8,345,739 13	
716 Matériaux et fournitures			50,459,444 66	
717 Intérêt et dividendes à recevoir			493,214 34	
718 Loyers à recevoir			213,068 72	
719 Autre actif courant			51,248 64	
				99,526,181 40
Actif différé—				
720 Avances au fonds de roulement			$ 606,626 25	
721 Fonds d'assurance et autres			6,071,235 07	
722 Autre actif différé			7,565,377 75	
				14,243,239 07
Créances contestées—				
723 Loyers et primes d'assurance payés d'avance			$ 52,465 89	
724 Rabais sur capital-actions			193,500 00	
725 Rabais sur la dette consolidée			5,292,713 00	
727 Autres créances approximatives			5,517,061 96	
				11,055,740 85
Total				$ 2,074,255,348 00

REMARQUE.—Le titre des compagnies de chemins de fer Canadian Northern Ontario et Canadian Northern Québec aux terrains désignés "diverses propriétés" à $7,318,140 a été récusé par les gouvernements provinciaux d'Ontario et Québec.

Les conversions du sterling ont été effectuées en prenant le pair comme base de change.

PASSIF

Capital-actions—			
751 Actions		$ 270,229,838 70	
752 Passif pour conversions d'actions		10,600 00	
			$ 270,240,438 70
Octrois du gouvernement—			
754 Octrois pour la construction			16,203,083 65
Dette à longue échéance—			
755 Dette consolidée au public, non échue		$ 913,913,080 80	
Compte du Dominion du Canada—			
Dette consolidée non échue	$33,048,000 00		
Certificats du séquestre et intérêt	59,222,385 86		
Prêts du Dominion et intérêt sur ces prêts	595,285,564 06		
Comptes de crédits des chemins de fer du gouvernement canadien	451,712,484 98	1,142,268,434 90	
			2,056,181,517 70

Passif courant—			
758 Prêts et billets payables	$ 8,500 00		
759 Soldes payables sur trafic et service de wagons	3,541,357 95		
760 Comptes et salaires payables	14,351,460 35		
761 Divers comptes payables	2,035,956 64		
762 Intérêt échu et non payé	13,000,760 53		
764 Dette consolidée échue et non payée	815,549 82		
766 Intérêt couru et non échu	7,875,804 58		
767 Loyers courus et non échus	620,531 42		
768 Autre passif courant	791,672 14		
		43,049,593	43
Passif différé—			
769 Passif pour fonds de prévoyance	$ 510,016 12		
770 Autre passif différé	5,815,567 81		
		6,325,583	93
Dettes contestées—			
771 Dû pour taxes	$ 2,813,935 89		
773 Réserve pour assurance et accidents	5,848,552 48		
774 Réserve de roulement	232,299 33		
775 Dépréciation accumulée—Voie	2,497,262 03		
776 Dépréciation accumulée—Matériel	4,763,684 33		
777 Dépréciation accumulée—Propriétés diverses	619,357 28		
778 Autres dettes contestées	4,681,706 67		
		21,456,798	01
Surplus—			
779 Additions à la propriété au moyen de recettes et surplus	$ 1,661,307 29		
780 Dette consolidée remboursée par recettes et surplus	910,000 00		
781 Réserves du fonds d'amortissement	488,842 09		
783 Surplus réparti	1,798,954 14		
784 Profits et pertes—Solde débiteur.....Déficit	*344,060,770 94*	*339,201,667*	*42*
Total		$ 2,074,255,348	00

J. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour les douze mois finissant le 31 décembre 1924. Nous avons approuvé les chiffres indiquant les placements sur voie et matériel tels que portés aux livres des compagnies le 1er janvier 1923.

Nous certifions que, dans notre opinion, le bilan consolidé ci-dessus est un exposé fidèle et exact des affaires du réseau, non compris le chemin de fer Vermont Central, au 31 décembre, 1924 et nous certifions de plus que les comptes ci-attachés des profits et pertes pour l'année finissant le 31 décembre 1924 sont rédigés avec exactitude.

GEORGE A. TOUCHE & Cie
Comptables brevetés,
Vérificateurs.

30 mars 1925.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES, 1924

Débits—		
611 Solde débiteur au 1er janvier 1924	$ 289,586,223	99
611 Solde créditeur au 1er janvier 1924 des compagnies filiales maintenant reporté dans les comptes consolidés	*792,358*	*97*
612 Solde de recettes	54,860,419	22
613 Surplus appliqué au fonds d'amortissement et autres fonds de réserve	47,744	99
615 Surplus réparti ou placement sur propriétés	*1,440,088*	*76*
618 Appropriations diverses des surplus	904	82
619 Pertes sur voie et matériel abandonnés	581,665	95
620 Recettes différées et crédit et débits divers, montant net	1,191,299	92
621 Débits et crédits divers, montant net	527,512	39
622 Mise à point du compte de surplus des terres	460,159	32
	$ 345,023,482	77
Crédits—		
603 Profit sur voie et matériel vendus	$ 768,783	70
605 Taux trop élevés non remboursables	6,711	44
606 Dons	187,216	69
Solde débiteur à reporter au bilan	344,060,770	94
	$ 345,023,482	77

RELEVÉ DES RECETTES

	—	*Année terminée le 31 décembre 1924*	*Année terminée le 31 décembre 1923*
		$ c.	$ c.
501	Recettes d'exploitation de ch. de fer	235,588,182 55	253,135,487 61
531	Dépenses d'exploitation de ch. de fer	218,343,931 07	232,704,838 53
	Recettes nettes d'exploitation de ch. de fer	17,244,251 48	20,430,649 08
532	Arrérages de taxes sur ch. de fer	4,588,593 56	3,819,918 33
533	Recettes non encaissables	38,198 09	40,540 62
	Revenu d'exploitation du ch. de fer	12,617,459,83	16,570,190 13
502	Recettes de diverses exploitations	2,015,458 20	2,092,819 50
534	Dépenses de diverses exploitations	2,337,622 84	2,337,032 04
	Revenu net de diverses exploitations	*322,164,64*	*244,212 54*
535	Taxes sur diverses exploitations	60,278 17	52,738 78
	Total du revenu d'exploitation	12,235,017 02	16,273,238 81
503	Loyer de wagons à march., solde créditeur	——	——
504	Loyer de locomotives	318,575 13	586,129 56
505	Loyer de wagons à voyageurs	145,541 10	127,843 06
506	Loyer de matériel flottant	919 79	1,002 51
507	Loyer de matériel d'atelier	487,619 96	209,283 88
508	Loyer de facilités terminales, recettes	994,988 58	895,448 03
509	Revenu sur voie louée	85,698 56	68,601 90
510	Revenu divers pour loyer	1,158,333 52	837,193 97
511	Propriétés diverses non exploitées	165,128 45	493,176 33
512	Propriétés exploitées séparément, profit	1,044,876 27	853,753 65
513	Revenu en dividendes	454,613 00	515,436 25
514	Revenu sur valeurs consolidées	572,872 50	523,094 09
515	Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	1,538,573 10	1,068,882 66
516	Revenu sur fonds d'amortissement et autres réserves	519,739 15	371,226 52
517	Abandon de primes sur dette consolidée	——	——
518	Contributions d'autres compagnies	——	——
519	Revenus divers	1,650,392 79	*352,554 84*
	Total des recettes non d'exploitation	9,137,871 90	6,208,517 57
	Revenu brut	21,372,888 92	22,481,756 38
536	Loyer de wagons à march., solde débiteur	1,694,487 26	3,887,479 24
537	Loyer de locomotives	54,016 00	163,038 10
538	Loyer de wagons à voyageurs	145,526 74	147,861 99
539	Loyer de matériel flottant	8,944 29	11,271 45
540	Loyer de matériel d'atelier	5,492 53	12,943 84
541	Loyer de facilités terminales	933,503 27	928,210 56
542	Loyer de voies	1,452,709 02	1,387,905 80
543	Loyers divers	75,609 51	109,868 13
544	Divers arrérages de taxes	124,477 33	482,580 16
545	Propriétés exploitées séparément—Perte	802,470 03	795,876 81
546	Intérêt sur dette consolidée	38,361,704 14	35,041,380 28
546A	Intérêt sur les avances du gouvernement	31,271,043 00	30,157,943 67
547	Intérêt sur dette non consolidé	377,115 47	239,536 07
548	Amortissement de l'escompte sur la dette consolidé	317,671 51	119,172 56
551	Divers frais imputables sur le revenu	608,538 04	674,860 11
	Répartitions diverses du revenu	——	19,502 55
	Total à déduire du revenu brut	76,233,308 14	74,179,431 32
	Déficit net du revenu	$ *54,860,419 22*	$ *51,697,674 94*

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1924	Année terminée le 31 décembre 1923
	$ c.	$ c.
Recettes—		
101 Marchandises	171,045,297 89	85,240,896 71
102 Voyageurs	37,233,998 44	39,285,318 14
103 Excédent de bagage	255,433 14	292,513 29
104 Wagons-lits	1,793,096 14	1,652,408 60
105 Wagons-lits	305,162 69	291,597 16
106 Poste	3,595,261 61	3,543,078 11
107 Messageries	13,316,628 94	13,654,710 00
108 Autres trains de voyageurs	143,494 01	133,219 82
109 Lait	455,759 51	469,224 03
110 Aiguillage	2,562,474 71	2,735,572 53
111 Trains de service spécial	72,888 87	77,121 70
112 Autres trains de marchandises	—	6,985 65
113 Transbordement—Marchandises	1,251 29	7,115 56
114 Transbordement—Voyageurs	7,384 70	9,705 10
115 Transbordement—Véhicules et bétail	3,602 00	7,052 50
116 Transbordement—Autre	1,455 50	1,521 50
127 Service spécial	—	75 00
131 Wagons réfectoires et buffets	1,397,477 27	1,416,799 51
132 Hôtels et restaurants	137,547 40	136,875 40
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	161,549 99	162,349 13
134 Consignes	111,407 91	115,191 24
135 Magasinage des marchandises	170,813 40	181,936 94
136 Magasinage du bagage	60,737 76	57,787 76
137 Stationnnement	647,335 09	974,805 86
138 Télégraphe et téléphone	2,170 09	2,473 29
139 Elévateurs à grain	438,413 65	626,839 05
140 Cours à bestiaux	5,213 78	9,890 95
141 Force motrice	—	*91 28*
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	250,876 61	504,668 59
143 Divers	1,475,582 85	1,555,528 22
151 Facilités terminales—Crédit	45,756 65	25,205 82
152 Facilités terminales—Débit	*109,889 34*	*42,888 17*
Total des recettes d'exploitation	235,588,182 55	253,135,487 61
Dépenses—		
*Entretien de voies et structures	44,039,965 51	44,778,445 45
*Entretien du matériel	47,972,444 24	52,176,320 13
*Trafic	6,892,751 22	5,792,928 06
*Transport	110,085,033 62	120,302,450 60
*Opérations diverses	2,381,469 56	2,304,105 65
*En général	7,633,834 05	8,063,390 52
Transport pour la voie—Crédit	*661,567 13*	*712,801 88*
Total des dépenses d'exploitation	218,343,931 07	232,704,838 53

*Les détails de ces articles sont donnés plus loin.

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1924	Année terminée le 31 décembre 1923
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Administration	3,023,317 09	2,976,361 50
202 Entretien du chemin de fer	3,965,740 73	4,294,842 16
206 Tunnels et passages inférieurs	21,881 49	12,175 86
207 Tunnels et passages inférieurs, dépréciation	12,155 14	12,155 14
208 Viaducs, ponts et ponceaux	3,047,228 74	2,979,295 61
209 Viaducs, ponts et ponceaux, dépréciation	54,559 50	47,752 91
210 Ouvrages élevés	——	——
212 Traverses	6,814,905 25	6,685,760 27
214 Rails	3,676,122 51	2,717,389 13
216 Autre matériel de voie	1,961,999 13	1,870,279 57
218 Ballast	426,280 21	356,106 82
220 Pose de voie et nivellement	11,443,053 17	12,223,942 10
221 Clôtures permanentes	414,150 94	419,792 84
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abri contre avalanches	34,381 51	49,867 87
225 Passages et affiches	559,161 46	585,700 64
227 Stations et bureaux	1,676,712 69	1,734,848 37
228 Stations et bureaux, dépréciation	2,368 80	2,368 80
229 Bâtiments	150,499 87	146,304 68
231 Stations de prise d'eau	544,412 26	628,694 69
233 Gares à combustibles	211,437 49	291,902 28
234 Gares à combustibles, dépréciation	477 34	477 41
235 Ateliers et rotondes à locomotives	1,574,290 55	1,451,928 42
237 Elévateurs à grains	107,869 62	65,412 70
239 Entrepôts de magasinage	——	116 13
241 Quais et docks	285,923 56	284,976 40
243 Quais pour charbon et minerai	50,560 89	50,777 27
245 Usines à gaz	1,619 20	14,494 48
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	503,824 23	505,169 26
249 Signaux et enclanchements	421,541 32	367,785 38
253 Edifices d'usines motrices	3,401 51	1,664 51
255 Sous-station d'énergie, bâtiment	544 77	——
257 Réseaux de transmission de force motrice	14,651 09	27,621 95
259 Réseaux de distribution de force motrice	42,228 63	10,042 12
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	206 75	60 00
263 Conduites souterraines	——	647 65
265 Ouvrages divers	3,250 95	2,579 81
267 Pavages	1,143 96	5,381 46
269 Machines pour l'entretien de la vie	251,270 78	240,200 27
271 Petits outils et accessoires	601,644 29	580,425 05
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	1,773,208 12	2,731,069 46
273 Cotisations pour améliorations publiques	20,838 79	1,063 25
274 Blessures aux personnes	416,075 30	316,134 85
275 Assurance	658,736 65	523,374 91
276 Papeterie et impressions	99,193 40	83,566 47
277 Autres dépenses	27,729 34	15,092 65
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, débit	1,000,030 28	1,020,403 80
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, crédit	*1,860,663 79*	*1,557,661 45*
Total	44,039,965 51	44,778,445 45

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN

—	Année terminée le 31 décembre 1924	Année terminée le 31 décembre 1923
	$ c.	$ c.
Entretien du matériel—		
301 Administration	1,677,547 44	1,683,896 42
302 Machines et outils d'ateliers	1,319,069 20	1,437,811 52
304 Machinerie d'usine à force motrice	100,271 06	102,572 99
306 Appareils de relais électrique	696 94	178 87
308 Locomotives à vapeur—Réparations	17,319,361 14	18,883,484 81
309 Locomotives à vapeur—Dépréciation	421,890 26	369,234 95
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	895,149 07	267,610 49
311 Autres locomotives—Réparations	40,845 91	38,227 76
312 Autres locomotives—Dépréciation	3,834 78	3,834 72
313 Autres locomotives—Mises au rancart	——	——
314 Wagons à marchandises—Réformes	15,013,169 16	18,656,307 70
315 Wagons à marchandises—Dépréciation	525,017 68	278,069 58
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	1,263,273 77	569,608 79
317 Wagons à voyageurs—Réparations	6,336,565 06	6,431,395 86
318 Wagons à voyageurs—Dépréciation	52,271 80	20,697 14
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	55,662 56	74,332 67
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	20,692 97	39,331 95
323 Matériel flottant—Réparations	139,555 51	168,955 35
324 Matériel flottant—Dépréciation	25,926 12	25,030 32
325 Matériel flottant—Mis au rancart	——	——
326 Matériel d'ateliers—Réparations	1,832,308 60	2,155,625 78
327 Matériel d'ateliers—Dépréciation	31,163 45	11,265 56
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	121,662 08	87,942 06
329 Matériel divers—Réparations	13,145 39	10,668 30
330 Matériel divers—Dépréciation	——	——
331 Matériel divers—Mis au rancart	——	——
332 Blessures aux personnes	345,036 82	266,563 90
333 Assurance	502,042 78	528,698 35
334 Papeterie et impressions	92,204 71	95,993 00
335 Autres Dépenses	18,465 47	23,074 07
336 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Débit	189,096 76	157,882 01
337 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Crédit	*383,482 25*	*211,974 79*
Total	47,972,444 24	52,176,320 13
Dépenses du trafic—		
351 Administration	1,875,602 24	1,717,126 77
352 Agences extérieures	2,465,739 71	2,240,441 76
353 Annonces	1,280,911 53	1,065,123 11
354 Associations de trafic	95,942 37	76,523 95
355 Lignes pour transport rapide des marchandises	——	——
356 Bureaux de placement et d'immigration	770,454 90	309,188 00
357 Assurance	808 82	3,423 43
358 Papeterie et impressions	358,127 06	353,709 42
359 Autres dépenses—Marchandises	45,164 59	27,391 62
Total	6,892,751 22	5,792,928 06

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—*suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1924	Année terminée le 31 décembre 1923
	$ c.	$ c.
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	3,610,188 71	3,303,457 77
372 Expédition des trains	1,399,128 67	1,383,622 04
373 Employés de gare	16,043,902 37	16,639,356 08
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	71,170 77	68,076 53
375 Quais au charbon et minerai	141,965 27	160,623 13
376 Fournitures et dépenses des stations	1,497,846 19	1,489,739 10
377 Chefs et commis des parcs	2,436,287 56	2,424,801 75
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	4,842,181 65	5,386,517 69
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	724,539 50	677,574 01
380 Mécaniciens de parcs	3,428,229 34	3,762,118 04
381 Garde-moteurs de parcs	26,087 70	25,786 41
382 Combustible pour locomotives de parcs	5,198,621 15	5,914,466 53
383 Courant produit pour aiguillage	18,445 19	17,683 64
384 Courant acheté pour aiguillage	44,403 91	60,540 92
385 Eau pour locomotives de parcs	190,153 43	130,749 58
386 Graisse pour locomotives de parcs	51,067 07	58,659 48
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	51,690 20	61,151 00
388 Dépenses des rotondes—Parcs	1,423,442 71	1,479,215 82
389 Fournitures et dépenses de parcs	119,530 96	116,966 07
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	2,106,246 64	2,496,058 82
391 Exploitation de parcs et terminus en commun, crédit	*2,575,405 45*	*2,704,557 14*
392 Mécaniciens de convois	10,329,289 31	11,445,894 17
393 Garde-moteurs de convois	56,884 90	26,813 64
394 Combustible pour locomotives de convois	22,859,840 71	27,792,571 47
395 Force motrice produite pour convois	15,873 91	13,516 88
396 Force motrice achetée pour convois	45,535 83	34,216 34
397 Eau pour locomotives de convois	1,166,571 03	1,307,399 71
398 Graisse pour locomotives de convois	315,948 30	362,100 77
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	227,014 20	263,144 75
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	3,997,535 95	4,388,710 08
401 Employés de convois	11,349,961 29	12,569,255 80
402 Fournitures et dépenses des convois	4,682,755 66	4,669,893 56
403 Exploitation de wagons-lits	972,340 72	924,121 03
404 Service des signaux et enclanchements	562,711 49	570,579 27
405 Protection aux passages à niveau	734,310 92	760,252 32
406 Service des ponts tournants	111,490 65	118,526 18
407 Service de télégraphe et téléphone	124,772 34	289,802 80
408 Service du matériel flottant	913,072 68	967,025 50
409 Service des messageries	6,364,533 48	6,404,470 74
410 Papeterie et impressions	855,036 75	860,435 01
411 Autres dépenses	388,287 06	287,702 43
412 Service des voies et facilités communes, débit	406,552 71	403,230 64
413 Service des voies et facilités communes, crédit	*613,759 98*	*546,856 32*
414 Assurance	487,786 99	325,130 40
415 Déblayage de voie lors d'accidents	499,515 82	692,695 03
416 Dommages aux propriétés	120,764 58	189,610 10
417 Dommages au bétail sur l'emprise	69,242 52	86,359 72
418 Pertes et dommages—Marchandises	1,186,544 69	1,343,027 56
419 Pertes et dommages—Baggages	6,789 65	22,536 31
420 Blessures aux personnes	989,005 92	777,677 44
Total	110,085,033 62	120,302,450 60

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—*Fin*

—	Douze mois terminés le 31 décembre 1924	Douze mois terminés le 31 décembre 1923
	$ c.	$ c.
Services divers—		
441 Wagons-réfectoires et buffets	2,029,174 07	1,876,124 48
442 Hôtels et restaurants	121,356 28	122,698 72
443 Elévateurs à grain	223,046 70	303,994 95
444 Cours à bestiaux	——	1,196 76
446 Autres services divers	7,892 51	90 74
Total des services divers	2,381,469 56	2,304,105 65
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	990,957 88	947,575 99
452 Salaires et dépenses des commis et aides	4,281,896 34	4,383,847 42
453 Fournitures et dépenses du bureau général	564,792 25	796,237 59
454 Frais de contentieux	479,893 78	616,435 36
455 Assurance	2,793 49	6,849 45
456 Dépenses du service de secours	27,500 00	29,060 00
457 Pensions	682,023 96	627,399 23
458 Papeterie et impressions	236,811 96	330,295 30
459 Frais d'évaluation	33,040 43	44,921 40
460 Autres dépenses	337,697 64	286,119 64
461 Facilités terminales, débit	7,167 44	8,710 20
462 Facilités terminales, crédit	*10,741 12*	*14,061 06*
Total des frais généraux	7,633,834 05	8,063,390 52

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE 1924, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL

Voie—	
1 Travaux de génie	$ 408,619 77
2 Terre pour fins de transport	656,092 69
3 Régalage	3,245,437 05
5 Tunnels et passages inférieurs	39,742 83
6 Viaducs, ponts et ponceaux	1,806,177 72
8 Traverses	1,089,997 42
9 Rails	1,617,862 68
10 Autre matériel de voie	1,523 868 97
11 Ballast	940,084 65
12 Pose de voie et régalage	1,388,452 15
13 Clôtures permanentes	88,592 86
14 Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries, contre avalanches	19,437 94
15 Passages et plaques indicatrices	356,699 62
16 Gares et bureaux	1,145,362 45
17 Bâtiments	140,472 06
18 Stations de prise d'eau	362,136 17
19 Gares à charbon	169,386 60
20 Ateliers et retondes à locomotives	1,502,796 67
21 Elévateurs à grain	142,146 46
22 Halles de magasinage	*189 23*
23 Quais et docks	253,405 44
26 Lignes de téléphone et télégraphe	356,972 13
27 Signaux et enclanchements	381,820 67
29 Edifice pour pouvoir hydraulique	13,533 15
30 Edifices, sous-stations pour pouvoirs hydrauliques	3,325 24
31 Réseau pour transmission de courant	3,802 55
32 Réseau de distribution de courant	19,253 85
33 Poteaux et accessoires pour lignes de transmission	5,271 22
34 Conduites souterraines	35,482 99
35 Structures diverses	36,408 87
36 Pavages	4,305 33
37 Machines pour le travail de la voie	58,634 56
38 Petit outillage de voie	562 38
39 Cotisations pour améliorations publiques	176,790 32
40 Recettes et dépenses d'exploitation pendant la construction	*2,272 06*
41 Coût de voie achetée	1,278,000 00
43 Autres frais, voie	32,398 04
44 Machines d'ateliers	1,056,749 16
45 Machinerie d'usine motrice	11,477 80
46 Appareils pour sous-stations d'énergie	19,374 25
47 Matériaux et fournitures de construction non employés	*153,477 97*
	20,234,897 75

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL—*Fin*

Matériel—		
51	Locomotives à vapeur	5,409 028 71
53	Wagons à marchandises	6,079,426 99
54	Wagons à vayageurs	4,481,564 35
55	Moteurs pour wagons	127,263 58
56	Matériel flottant	4,622 36
57	Matériel d'atelier	1,011,673 55
58	Matériel divers	12,159 42
		17,125,738 96
Frais généraux—		
71	Organisation	*598 00*
73	Contentieux	745 00
74	Papeterie et impressions	8,725 11
76	Intérêt durant la construction	58,519 81
77	Autres dépenses—En général	*72,593 19*
		5,201 27
	Total	37,355,435 44
	Frais de placement, propriétés exploitées séparément	1,402,603 27
	Frais de placement, crédits provisoires	732,584 39
	Mise à point du bilan par suite principalement du transfert des hôtels du compte 701 au compte 705	*13,326,008 54*
	Changement dans le compte 701, pendant l'année	26,164,614 56
	Solde au 1er janvier 1924	1,810,908,126 08
	Solde au 31 décembre 1924, suivant le bilan	1,837,072,740 64

C. 702—AMÉLIORATIONS SUR CHEMIN DE FER LOUÉ DURANT L'ANNÉE 1923

1	Travaux de génie	$ 4,502 70
2	Terre pour fins de transport	1,*148 09*
3	Régalage	50,137 13
6	Viaducs, ponts et ponceaux	70,184 51
8	Traverses	13,293 71
9	Rails	53,613 41
10	Autres matériaux de voie	96,328 66
11	Ballast	*3,992 46*
12	Pose de voie et régalage	37,682 95
13	Clôtures permanentes	161 04
15	Passages et plaques indicatrices	13,982 25
16	Gares et bureaux	*8,318 88*
17	Bâtiments	8,237 02
18	Stations de prises d'eau	21,997 62
19	Stations au charbon	4,003 54
20	Ateliers et rotondes à locomotives	41,907 56
21	Elévateurs à grain	6,862 39
23	Quais et docks	60,038 60
26	Lignes de téléphone et télégraphe	189,808 24
27	Signaux et enclanchements	6,470 91
31	Réseau pour transmission de courant	1,611 06
32	Réseau de distribution de courant	1,730 76
33	Poteaux et accessoires, lignes de transmission	65 70
37	Machines pour travail de voie	*15 93*
38	Petit outillage de voie	18 67
39	Cotisations pour améliorations publiques	10,659 43
44	Machinerie d'atelier	25,157 53
	Frais de placement avant 1924, compagnies fédérales	523,494 83
	Frais de placement, crédits provisoires	6,846 52
	Changement dans le C 702 pendant l'année	1,235,321 92
	Solde au 1er janvier 1924	4,625,329 16
	Solde au 31 décembre 1924 suivant le bilan	5,860,651 08

Les dépenses sur propriétés louées par une compagnie du réseau à une autre compagnie sont comprises dans ce compte.

TABLEAU DONNANT LES DÉTAILS DU MATÉRIEL EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1923 ET LES ADDITIONS, LES MISES AU RANCART ET LA QUANTITÉ EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1924

—	Au 31 décembre 1923	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Au 31 décembre 1924
Locomotives—				
Voyageurs—Marchandises	2,759	79	87	2,751
Aiguillage	497	22	14	505
Locomotives électriques	12	.....	.....	12
Total, locomotives	3,268	101	101	3,268
Matériel pour marchandises—				
Wagons fermés	87,642	1,198	1,972	86,868
Wagons plates-formes	11,834	141	562	11,413
Wagons à bestiaux	6,059	193	63	6,189
Wagons à charbon	16,370	862	164	17,068
Wagons-réservoirs	142	.....	.....	142
Wagons réfrigérateurs	3,135	.....	27	3,108
Fourgons de queue	1,718	102	67	1,753
Autres wagons pour marchandises	1,953	377	90	2,240
Total du matériel pour marchandises	128,853	2,873	2,945	128,781
Matériel pour voyageurs—				
Voitures 1ère classe	976	30	24	982
Voitures 2ème classe	241	20	10	251
Voitures mixtes	284	4	3	285
Voitures pour émigrants	329	2	4	327
Wagons-buffets	84	.....	.....	84
Wagons-salons	119	16	3	132
Wagons-lits	251	4	2	253
Wagons-poste	104	.....	3	101
Fourgons à bagage et messageries	1,018	52	19	1,051
Autres wagons pour service des voyageurs	63	36	5	94
Total du matériel pour voyageurs	3,469	164	73	3,560
Pour le service de la compagnie—				
Bureaux de paie	77	2	4	75
Tous autres wagons au service de la compagnie	6,526	720	370	6,876
Total, au service de la compagnie	6,603	722	374	6,951
Total des wagons	138,925	3,759	3,392	139,292
Matériel flottant—				
Transbordeurs	8	.....	.....	8
Chalands	5	.....	.....	5
Remorqueurs	3	.....	.....	3

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS

—	1924	1923	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	
Recettes brutes	253,588,182 55	253,135,487 61	Dim. 547,305 06	6·93
Main-d'œuvre	127,216 017 40	135,745,991 45	Dim. 8,529,974 05	6·28
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	54·00	53·63	Aug. 37	69
Comparaison des listes de paie (y compris améliorations)	143,242,026 00	151,893,264 91	Dim. 8,651,238 91	5·70
Nombre moyen des employés	98,875	104,819	Dim. 5,944	5·67

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION ENTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

Main-d'œuvre	54·00	53 63	Aug. 37	69
Combustible	11 91	13 32	Dim. 1 41	10 59
Autres dépenses	26 77	24 97	Aug. 1 80	7 21
Total	92 68	91 92	Aug. 76	83

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE, COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1924	1923
Main-d'œuvre	58 26	58 33
Combustible	12 85	14 48
Autres dépenses	28 89	27 19
Total	100 00	100 00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES D'EXPLOITATION

—	1924	1923
	Cents	Cents
Entretien de voies et structures	20	19
Entretien du matériel	22	23
Trafic	03	02
Transport—Voie ferrée	50	52
Services divers	01	01
En général	04	03
Transport pour la voie—Crédit		
	100	100

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

—	Capital dû le 31 décembre 1924	Intérêt couru 1924	Intérêt couru 1923
	$ c.	$ c.	$ c.
Grand-Tronc—			
1920–1921, emprunt, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
1921–1922, emprunt, 6 p. 100	55,293,435 18	3,317,606 10	3,259,925 13
1922–1923, crédit N° 137, 6 p. 100	23,288,737 15	1,397,324 76	1,130,789 68
1923–1924, crédit N° 139, 6 p. 100	—	130,169 29	109,183 94
Avances A/c G.-T.-P. débentures, 4 p. 100	15,000,000 00	600,000 00	600,000 00
Crédit 137, 1924/1925, 5 p. 100	452,647 61	10,879 31	—
Moins remboursement	*14,259,435 69*	*302,597 40*	—
Grand-Tronc-Pacifique—			
Loi des subsides, 1916, 6 p. 100	4,555,843 45	273,350 60	273,350 60
Loi des subsides, 1917, 6 p. 100	4,196,073 72	251,764 42	251,764 42
Loi des subsides, 1918, 6 p. 100	5,787,439 93	347,246 40	347,246 40
Arrêté du conseil, 6 p. 100	6,000,000 00	360,000 00	360,000 00
Avances pour payer l'intérêt dû par le gouvernement du Dominion	19,543,640 07	—	—
Certificats du receveur, 6 p. 100	49,077,692 36	2,865,405 33	2,632,567 98
Obligations, G.-T.-P., détenues par le gouvernement 3 p. 100	33,048,000 00	991,440,00	991,440 00
Canadien-Nord—			
Avances en vertu de la loi de 1911, 3½ p. 100	2,396,099 68	83,863 48	83,863 48
Avances en vertu de la loi de 1914, 4 p. 100	5,294,000 02	211,760 00	211,760 00
Avances en vertu de la loi de 1915, 5 p. 100	10,000,000 00	500,000 00	500,000 00
Avances en vertu de la loi de 1916, 6 p. 100	15,000,000 00	900,000 00	900,000 00
Avances en vertu de la loi de 1917, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Avances en vertu de la loi de 1918, 5 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Avances, loi des mesures de guerre, 1918, 6 p. 100	1,887,821 16	113,269 26	113,269 26
Prêts sur matériel, en vertu du chap. 38, 1918, 6 p. 100	13,951,328 28	837,079 70	837,079 70
Avances en vertu de la loi des subsides, 1919, 6 p. 100	35,000,000 00	2,100,000 00	2,100,000 00
Avances, crédit 96—1919, 6 p. 100	23,362,212 73	1,401,732 76	1,401,732 76
Avances, crédit 127—1020, 6 p. 100	48,611,077 00	2,916,664 62	2,916,664,62
Avances, crédit 115—1920, 6 p. 100	15,503,426 34	930,205 58	930,205 58
Avances, crédit 113—1921, 6 p. 100	1,725,723 30	103,543 40	103,543 40
Avances, crédit 126—1921, 6 p. 100	24,500,000 00	1,470,000 00	1,472,239 73
Avances, crédit 126, G.-T.-P.—1921–22, 6 p. 100	11,733,625 27	704,017 52	723,152 22
Avances, crédit 126, G.-T.-R.—1921–22, 6 p. 100	8,186,181 15	491,170 86	491,170 87
Avances, crédit 136—1922–23, 6 p. 100	42,800,000 00	2,568,000 00	2,456,716 82
Avances, crédit 115—1922–23, 6 p. 100	2,315,805 79	138,948 34	115,020 79
Avances, crédit 139—1923–24, 6 p. 100	12,655,019 57	817,564 85	345,256 29
Avances, crédit 137—1924–25, 5 p. 100	8,491,553 57	240,633 82	—
	$560,397,957 64	$31,271,043 00	$30,157,943 67

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE

COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE DÉTENUE PAR LE PUBLIC

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échéance	Capital dû le 31 décembre 1924	Intérêt couru 1924	Intérêt couru 1923
			$ c.	$ c.	$ c.
Garanties par le gouvernement du dominion—					
Stock-débentures, perp., 5 p. 100	G.-T	Perpétuelle	20,782,491 67	1,039,124 58	1,039,124 58
Stock-débentures, perp., 5 p. 100, G.W.	G.-T	Perpétuelle	13,252,322 67	662,616 12	662,616 12
Stock-débentures, perp., 5 p. 100	G.-T	Perpétuelle	119,839,014 33	4,793,560 56	4,793,560 56
Stock-débentures, perp., du Northern Ry., 4 p. 100	G.-T	Perpétuelle	1,499,979 67	59,999 18	59,999 18
Stock-débentures, perp., 4 p. 100	G.-T	Perpétuelle	60,833,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33
Obligations débentures-or, d'amortissement, 7 p. 100	G.-T	1er oct., 1940	24,743,000 00	1,732,010 00	1,732,010 00
Obligations débentures-or, d'amortissement, 6 p. 100	G.-T	1er sep., 1936	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations 1ère hypothèque (des mains du gouvernement), 3 p. 100	G.-T.-P	1er janv., 1962	34,992,000 00	1,049,760 00	1,049,760 00
Obligations Stirling dues, 1962, 4 p. 100	G.-T.-P	1er janv., 1962	8,440,848 00	337,633 92	337,633 92
Stock-débentures 1ère hypothèque, 3 p. 100	Can.-Nord	10 juillet, 1953	9,359,996 72	280,799 86	280,799 86
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3 p. 100	Can.-Nord	20 juillet, 1958	7,896,588 26	276,380 46	276,380 46
Stock-débentures, 4 p. 100	Can.-Nord	1er sep., 1934	17,060,333 33	682,413 34	682,413 34
Obligations-débentures, d'amortissement, 7 p. 100	Can.-Nord	1er déc., 1940	24,793,000 00	1,735,510 00	1,735,510 00
Obligations-débentures, d'amortissement, 6½ p. 100	Can.-Nord	1er juillet, 1946	25,000,000 00	1,625,000 00	1,625,000 00
Billets garantis à 5 ans, 5½ p. 100	Can.-Nord	1er déc., 1924	——	302,500 00	330,000 00
Billets garantis à 3 ans, 5½ p 100	Can.-Nord	1er mars, 1925	11,000,000 00	550,000 00	550,000 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-A	4 mai, 1960	3,149,998 66	110,249,94	110,249 94
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O	19 mai, 1961	34,229,996 87	1,198,049 84	1,198,049 84
Caisse pour le matériel, série "G", 5 p. 100	Can.-Nat	Série 1-8-1938	21,000,000 00	1,075,000 00	453,880 61
Obligations à 30 ans, 5 p. 100	Can.-Nat	1er fév., 1954	50,000,000 00	2,261,858 75	——
Billets-or garantis à 30 ans, 4 p. 100	Can.-Nat	1er juillet, 1927	20,000,000 00	305,753 33	——
Obligations-or garanties à 30 ans, 4 p. 100	Can.-Nat	15 sep., 1954	26,000,000 00	334,839 04	——
Garanties par la province d'Ontario—					
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O	1936 & 1938	7,859,997 59	275,099 90	275,099 90
Garanties par la province de Manitoba—					
Obligations-débentures consolidées, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin, 1930	10,784,046 65	431,361 86	431,361 86
Obligations, embranch. Sifton, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév., 1929	1,137,340 00	45,493 60	45,493 60
Obligations, embranch. Gilbert Plains, 4 p. 100	Can.-Nord	1er nov., 1930	2,433 33	97 32	97 32
Obligations du Manitoba and South Eastern, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév., 1929	512,460 00	20,498 38	20,498 38
Obligations Division d'Ontario, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin, 1930	5,676,966 66	227,078 67	227,039 74
Obligations Division d'Ontario, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin, 1930	67,646 67	3,044 10	3,087 90
Obligations, termini Winnipeg, 4 p. 100	Can.-Nord	1er juillet, 1939	3,000,000 00	120,000 00	120,000 00
Stock-Débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin, 1930	2,859,998 87	114,399 92	114,399 92
Obligations de la prov. de Manitoba, 4 p. 100	Can.-Nord	1er sep., 1931	349,000 00	13,960 00	13,960 00
Garanties par la province de la Saskatchewan—					
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-P	22 janv., 1939	9,874,062 00	394,962 48	394,962 48
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	23 janv., 1939	8,029,999 09	321,200 00	321,200 00
Garanties par la province de l'Alberta—					
Obligations 1ère hypothèque—1942, 4 p. 100	G.-T.-P	15 fév., 1942	1,153,764 00	46,150,56	46,150 56
Obligations 1ère hypothèque—1939, 4 p. 100	G.-T.-P	15 fév., 1939	2,430,000 00	97,200 00	97,200 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	25 fév., 1939	5,586,665 64	223,466 62	223,466 62
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1943, 4½ p. 100	C.-N	22 oct., 1943	2,799,997 73	125,999 90	125,999 90
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1942, 4½ p. 100	C.-N	16 fév., 1942	6,424,000 00	289,080 00	289,080 00
Garanties par la prov. de la Colombie-Britannique—					
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	C.-N.-P	2 avril, 1950	16,412,001 13	656,480 07	656,480 07
Stock-débentures termini, 4½ p. 100	C.-N.-P	2 avril, 1950	8,614,000 00	387,630 00	387,630 00
A reporter			652,447,283 77	28,139,595 63	24,643,529 99

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE

COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE DÉTENUE PAR LE PUBLIC—*Suite*

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échéance	Capital dû le 31 décembre 1924	Intérêt couru 1924	Intérêt couru 1923
			$ c.	$ c.	$ c9
Report			652,447,283 77	28,139,595 63	24,643,529 9.
Valeurs non garanties (par les provinces ou le Dominion)—					
Canada-Atlantique, obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T	1er janv., 1955	16,000,092 00	640,003 68	640,003 68
Vs. obligations Wellington, Grey et Bruce	G.-T	1er juillet, 1901	240,413 33	26,800 70	27,242 54
Obligations, 3e pref. Northern Ry., 6 p. 100	G.-T	Indéterminable	70,566 66	4,234 00	4,234 00
Effets fiduciaires pour matériel—Série "D", 5 p. 100	G.-T	1er août, 1927	750,000 00	41,666 67	54,166 66
Effets fiduciaires pour matériel "U.S.R.A.", 6 p. 100	G.-T	15 janv., 1935	658,900 00	39,534 00	43,128 00
Certificats, caisse du matériel, "F", 6½ p. 100	G.-T	1er fév., 1936	11,230,000 00	729,950 00	729,950 00
Deuxième hypothèque—Prairie "A", 4 p. 100	G.-T.-P	1er avril, 1955	10,206,000 00	408,240 00	408,240 00
Deuxième hypothèque—Mountain "B", 4 p. 100	G.-T.-P	1er avril, 1955	9,963,000 00	398,520 00	398,520 00
Première hypothèque—Lac Supérieur, 4 p. 100	G.-T.-P	1er avril, 1955	7,533,000 00	301,320 00	301,320 00
Stock-débentures perp., 4 p. 100	G.-T.-P	Perpétuelle	34,879,252 86	1,395,170 12	1,395,170 12
Stock-débentures perp.-cons., 4 p. 100	Can.-Nord	Perpétuelle	44,943,019 40	1,797,720 74	1,797,720 74
Obligations de l'embranchem. Prince-Albert, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin, 1930	300,000 00	13,500 00	13,500 00
Effet fiduciaires pour matériel—Sééie "A", 6 p. 100	Can.-Nord	1er juillet, 1928	1,700,000 00	115,500 00	142,500 00
" " —Série "B", 6 p. 100	Can.-Nord	1er janv., 1929	3,375,000 00	213,750 00	258,750 00
" " —Série "C", 6 p. 100	Can.-Nord	1er mai, 1929	3,375,000 00	228,750 00	273,750 00
" " —Série "D", 6 p. 100	Can.-Nord	1er déc., 1929	3,750,000 00	255,000 00	300,000 00
" " —Série "E", 7 p. 100	Can.-Nord	1er mai, 1935	14,000,000 00	980,000 00	980,000 00
" " —Série "K-1", 5 p. 100	Can.-Nord	1er oct., 1924	—	5,437 50	16,000 00
" " —Série "L-1", 5 p. 100	Can.-Nord	1er août, 1926	260,000 00	15,200 00	21,800 00
Billets-or, caisse des val., subsid., 5 ans, 6 p. 100	Can.-Nord	1er août, 1924	—	152,215 00	260,940 00
Stock-débentures cons. perp. 4 p. 100	C.-N.-O	Perpétuelle	8,724,113 20	348,964 50	348,964 50
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.-O	1er janv., 1934	794,240 05	39,712 00	39,772 83
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	Baie de Quinté	2 janv., 1927	730,000 00	36,500 00	36,500 00
Stock-débentures, cons. perp., 4 p. 100	C.-N.-Q	Perpétuelle	5,250,369 26	210,014 76	210,014 76
Obligations-or, 1ère hypothèque. 4 p. 100	G.-N. of C	1er oct., 1934	3,510,250 00	140,410 00	140,410 00
Stock-débentures. perp., 1ère hypoth. 4 p. 100	Q.&L.St.-J	Perpétuelle	4,252,503 06	170,100 14	170,100 14
Obligations, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	H. & S.-W	30 sep., 1942	4,447,000 00	155,645 00	155,645 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Q.L.L. & S.R.R.	1er juillet, 1936	5,019,539 86	200,781 14	200,781 14
Obligations au compte du loyer, 1ère hypothèque, 5 p. 100	M.R. Tnl. & Tml	15 avril, 1970	1,849,820 00	93,700 57	97,529 43
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	D.W. & P	1er juin, 1939	7,004,997 27	280,200 00	240,199 84
Obligations, 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-W	1er juillet, 1950	10,964,416 00	438,576 64	438,576 64
Billets sur matériel, 6 p. 100	G.-T.-W	15 janv., 1935	2,271,500 00	136,806 25	149,196 25
Obligations, 1ère hypothèque, 5 p. 100	G.-T.-Jct	1ea janv., 1934	938,960 00	46,948 00	46,948 00
Intérêt sur valeurs retirées en 1923, etc					16,276 02
Effets fiduciaires pour matériel, série "H", 4½ p. 100	Can.-Nat	1er juillet, 1939	9,375,000 00	161,237 10	
Charges fixes dues au public suivant le compte des recettes 546				38,361,704 14	35,041,380 28
New England Elevator Company, 1ère hyp., 3½ p. 100		1er juillet, 1941	170,000 00	Int. imputé au compte 542	
Portland Elevator " 4 p. 100		1er janv., 1937	65,000 00	" " "	
Pembroke Southern Railwey " 4 p. 100		1er sep., 1956	150,000 00	" " "	
C.N. Coal and Ore Dock, " 5 p. 100		1er janv., 1936	1,375,000 00	" " "	
Montreal Warehousing Company, " 4 p. 100		1er avril, 1936	1,000,000 00	Intérêt résultant de lignes exploitées séparément.	
Rail and River Coal Company " 5 p. 100		1er avril, 1938	1,524,000 00	" " "	
Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company, " 5 p. 100		1er nov., 1929	1,098,000 00	" " "	
Stock-débentures Toronto, Suburban, 4½ p 100		15 juillet, 1961	2,628,000 00	" " "	
Stock-déb. Canadien-Nord, cte des recettes, 5 p. 100		16 mai, 1930	24,137,846 08	Intérêt non couru.	
Hypothèques impayées, Canadian National Realities Ltd.		Divers	951,000 00	Intérêt résultant de lignes exploitées séparément.	
Dette totale au public, suivant bilan, compte 755			913,913,082 80		

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Nombre	Année 1924	Année 1923
1. Nombre de milles de voie exploitée	21,865·99	21,805·14
Trains-milles—		
11 Marchandises—wagons-ordinaires	.....	.....
12 " wagons légers	.....	.....
13 " total	29,811,416	34,073,929
14 Voyageurs	23,410,063	23,241,846
15 Mixtes	3,672,533	3,536,792
16 Spéciaux	23,265	27,680
17 Total, service de transport	56,917,277	60,880,247
18 Service des travaux	2,728,355	3,236,717
Locomotives-milles—		
21 Marchandises—principal	29,834,085	34,105,821
22 " auxiliaires	669,494	814,572
23 " wagons légers	546,084	736,207
24 " total	31,049,663	35,656,600
25 Voyageurs—principal	23,410,071	23,241,851
26 " auxiliaires	186,200	150,902
27 " wagons légers	491,566	483,398
28 " total	24,087,837	23,876,251
29 Train mixte—principal	3,672,614	3,536,859
30 " auxiliaires	13,263	13,553
31 " wagons légers	41,989	31,561
32 " total	3,727,866	3,581,973
33 Spécial—principal	23,265	27,680
34 " auxiliaires	1,516	430
35 " wagons légers	423	671
36 " total	25,204	28,781
37 Aiguillage des trains	3,688,684	3,942,175
38 Formation des trains—marchandises	12,356,316	13,530,476
39 " " voyageurs	1,085,686	1,197,664
40 " " total	13,442,002	14,728,140
41 Total, service de transport	76,021,256	81,813,920
42 Service des travaux	3,436,762	3,881,707
Wagons-milles—		
51 Convois de marchandises—chargés	737,979,275	797,189,578
52 " " vides	363,252,703	413,047,269
53 Total des wagons chargés et des wagons vides	1,101,231,978	1,210,236,847
54 Convois de marchandises—Fourgons de queue	30,194,756	34,419,364
55 " " " total	1,131,426,734	1,244,656,211
56 Trains de voyageurs—voitures de voyageurs	59,255,893	58,774,479
57 " " wagons-lits, salons et observatoires	38,527,906	35,140,885
58 " " wagons-restaurants	6,616,625	6,457,551
59 " " autres	56,055,979	56,017,555
60 " " total	160,456,403	156,390,470
61 Trains mixte—marchandises—chargés	20,819,698	21,107,166
62 " " vides	8,355,861	8,177,308
63 " fourgons ne queue	1,506,061	1,320,297
64 " voyagurs	5,219,812	4,981,182
65 " wagons-lits, salons et observatoires	78,588	31,503
66 " restaurants	1,847	917
67 " autres trains de voyageurs	2,205,499	2,048,471
68 " total	38,187,366	37,666,844

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Suite*

Nombre	Année 1924	Année 1923
Wagons-milles—Fin		
69 Trains spéciaux—marchandises—chargés	255,201	313,190
70 " " vides	4,385	13,837
71 " fourgons de queue	21,476	26,529
72 " voyageurs	51,105	48,568
73 " wagons-lits, salons et observatoires	25,853	47,677
74 " wagons restaurants	582	981
75 " autres trains de voyageurs	7,941	12,391
76 " total	366,543	463,173
77 Total, service de transport	1,330,437,046	1,439,176,698
78 Service des travaux	17,863,271	16,712,235
Transport des marchandises—		
81 Tonnes—avec revenu	52,498,614	57,248,338
82 " sans revenu	9,698,732	11,942,587
83 " total	62,197,346	69,190,935
84 Tonnes-milles—avec revenu	16,932,406,010	18,546,404,436
85 " sans revenu	1,926,838,917	2,403,141,782
86 " total	18,859,244,927	20,949,546,218
Transport des voyageurs—		
97 Voyageurs transportés (revenu)	22,707,880	23,683,781
98 Milles-voyageurs	1,372,335,263	1,446,779,216
Recettes et dépenses—		
101 Recettes provenant du transport des marchandises	$ 171,045,297 89	$ 185,240,896 71
102 Recettes provenant du transport des voyageurs	37,233,998 44	39,285,318 14
103 Recettes service de transport des voyageurs	57,098,834 48	59,322,069 15
104 Recettes d'exploitation	235,588,182 55	253,135,487 61
105 Frais d'exploitation	218,343,931 07	232,704,838 53
106 Recettes nettes d'exploitation	17,244,251 48	20,430,649 08
Moyenne par mille de voie—		
111 Milles, convois de marchandises	1,363	1,563
112 Milles, trains de voyageurs	1,071	1,066
113 Milles, trains mixtes	168	162
114 Milles, trains spéciaux	1	1
115 Trains, service de transport	2,603	2,792
116 Milles, trains de services des travaux	125	148
117 Milles, trains de locomotives de transport	3,477	3,752
118 Milles, wagons à marchandises	53,160	58,501
119 Milles, wagons à voyageurs	7,685	7,501
120 Recettes provenant du transport des marchandises	$7,822 44	$8,495 29
121 Recettes provenant du transport des voyageurs	$ 2,611 31	$ 2,720 55
122 Recettes d'exploitation	$10,774 18	$11,608 98
123 Frais d'exploitation	$9,9855 4,	$10,672 02
124 Recettes nettes d'exploitation	$ 788 64	$ 936 96
125 Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	774,372	850,552
126 " toutes marchandises	862,492	960,762
127 Voyageurs-milles—recettes	62,761	66,350
Moyenne par train-mille—		
131 Milles, wagons à marchandises chargés, convois de marchandises	24·75	23·40
132 " " " trains mixtes	5·67	5·97
133 " " vides, convois de marchandises	12·19	12·12
134 " " " trains mixtes	2·28	2·31
135 Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	516·83	501·94
136 Tonnes-milles—toutes marchandises	575·64	567·01
137 Milles-wagons de voyageurs—trains de voyageurs	6·85	6·73
138 Milles-wagons de voyageurs—trains mixtes	2·04	2·00
139 Recettes par milles—voyageurs	56·87	60·52
140 Recettes—marchandises	$5 22	$5 01
141 Recettes—trains de voyageurs	$2 37	$2 48
142 Recettes d'exploitation	$4 14	$4 16
143 Frais d'exploitation	$3 84	$3 82
144 Recettes nettes d'exploitation	$ 30	$ 34

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin*

Nombre	Année 1923	Année 1922
Moyenne par locomotive-mille—		
151 Trains-milles—convois de marchandises	·96	·96
152 Wagons-milles—convois de marchandises	36·44	34·91
153 Trains-milles—trains de voyageurs	·97	·97
154 Wagons-milles—trains de voyageurs	6·66	6·55
155 Trains-milles—trains mixtes	·99	·99
156 Wagons-milles—trains mixtes	10·24	10·52
157 Trains-milles—trains spéciaux	·92	·96
158 Wagons-milles—trains spéciaux	14·54	16·09
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161 Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	22·31	22·66
162 Tonnes-milles—toutes marchandises	24·85	25·59
163 Recettes du transport des marchandises	$ ·22542	$ ·2263
Moyennes pour voitures-milles—Voyageurs—		
171 Voyageurs-milles—revenu	13·31	14·62
172 Recettes par voyageurs	$ ·36121	$ ·39711
Moyennes diverses—		
181 Milles parcourus—marchandises dont le transport est payé	322·53	323·96
182 " marchandises dont le transport n'est pas payé	198·67	201·22
183 " toutes marchandises	303·22	302·78
184 Milles de transport-voyageurs payant passage	60·43	61·09
185 Recettes par tonne de marchandises	$ 3·25809	$ 3·23574
186 " tonne-mille de marchandises	$ ·01010	$ ·00999
187 " voyageurs	$ 1·63970	$ 1·65874
188 " voyageurs-mille	$ ·02713	$ ·02715
189 *Coefficient d'exploitation*	92·68%	91·92%

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE

—	Année 1924	Année 1923	Augmentation *Diminution*
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Produits agricoles—			
Blé	5,317,519	6,008,725	*691,206*
Maïs	402,728	491,803	*89,075*
Avoine	1,274,202	1,073,145	201,057
Orge	463,359	371,182	92,177
Seigle	286,949	111,237	175,712
Chanvre (graine)	89,567	59,632	29,935
Autres céréales	105,277	58,820	46,457
Farine	1,239,649	1,236,051	3,598
Autres produits des minoteries	797,573	604,474	193,099
Foin et paille	550,778	484,549	66,229
Coton	47,100	51,898	*4,798*
Pommes (fraîches)	88,502	85,800	2,702
Autres fruits frais	298,843	309,270	*10,427*
Pommes de terre	232,426	198,610	33,816
Autres légumes frais	164,217	120,741	43,476
Autres produits agricoles	410,599	373,882	36,717
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	50,551	48,612	1,939
Bestiaux et veaux	464,925	516,165	*51,240*
Moutons et chèvres	41,735	32,885	8,850
Porcs	205,720	145,715	60,005
Viandes préparées (fraîches)	286,774	349,709	*62,935*
Viandes préparées (marinées ou salées)	26,991	37,537	*10,546*
Autres produits de salaison	163,038	164,406	*1,368*
Volailles	20,495	24,015	*3,520*
Œufs	55,342	66,184	*10,842*
Beurre et fromage	124,628	126,315	*1,687*
Laine	21,499	21,111	388
Peaux et cuir	77,410	90,050	*12,640*
Autres produits de l'industrie animale	44,653	54,822	*10,169*

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNE POUR CHACUNE—*Fin*

—	Année 1924	Année 1923	Augmentation *Diminution*
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Produits des mines—			
Charbon anthracite	2,687,710	3,188,977	*501,267*
Charbon bitumineux	8,090,539	10,602,469	*2,511,930*
Charbon lignite	119,180	101,643	17,537
Coke	413,290	475,144	*61,854*
Minerai de fer	264,582	552,315	*287,733*
Autres minerais et concentrés	292,892	256,572	36,320
Métaux précieux en barres et mattes	38,532	35,038	*7,494*
Argiles, gravois, sable et pierre concassée	3,828,670	2,994,558	834,112
Ardoise, pierre, granit	811,688	1,071,870	*260,182*
Pétrole brut	234,685	231,783	2,902
Asphalte	63,354	60,834	2,520
Sel	406,225	346,202	60,023
Autres produits des mines	175,175	197,780	*22,605*
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	2,009,773	1,929,385	80,388
Traverses	146,084	190,861	*44,777*
Bois à pâte	2,677,338	2,716,044	*38,706*
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	4,179,516	4,741,125	*561,609*
Autres produits des forêts	141,995	274,251	*132,256*
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés	1,129,523	1,064,152	65,371
Sucre, sirop, glucose et mélasse	422,198	382,331	39,867
Fer en gueuse ou en loupes	259,555	419,404	*159,849*
Rails et crampons	56,992	120,751	*63,759*
Fer en barres et en feuilles, pièces de construction et tuyaux	557,086	848,130	*291,044*
Fonte, machinerie et chaudières	268,766	524,554	*255,788*
Ciment	1,070,043	974,265	95,778
Brique et pierre artificielles	416,343	484,695	*68,352*
Chaux et plâtre	301,135	346,116	*44,981*
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	115,720	81,978	33,742
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	121,320	123,816	*2,496*
Automobiles et camions-automobiles	643,826	759,364	*115,538*
Articles de ménage et meubles usagés	47,282	68,221	*20,939*
Meubles (neufs)	42,980	46,191	*3,211*
Liqueurs et brevages	100,430	81,138	19,292
Engrais	136,956	122,367	14,589
Papier, impressions et livres	922,729	974,543	*51,814*
Pâte de bois	852,597	784,212	68,385
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	69,704	67,892	1,812
Viandes en conserves	1,199	3,862	*2,663*
Conserves (toutes autres que les viandes)	154,619	128,535	26,084
Autres produits industriels et produits divers	2,974,308	3,464,239	*489,931*
Marchandises	1,899,026	2,093,386	*194,360*
Grand total	52,498,614	57,248,338	*4,749,724*

TÉLÉGRAPHES NATIONAUX DU CANADA

Nombre de milles de ligne télégraphique exploitée	21,863
Nombre de milles de fils télégraphique exploités	118,276
Nombre de bureaux ouverts au trafic	1,756
Nombre de fonctionnaires et employés dans le service	3,790
Salaires payés pendant l'année	$ 2,508,353
Dépenses au compte du capital faite durant l'année	$ 568,302

Dans ce qui précède on n'a pas tenu compte de 126 bureaux distincts du service télégraphique du Grand-Tronc-Pacifique dont l'exploitation a accusé un déficit de $27,511.

SERVICE DES MESSAGERIES

Nombre des fonctionnaires et employés	3,109
Salaires payés pendant l'année	$ 4,178,886 45
Dépenses au compte du capital durant l'année	$ 72,545 66

Le matériel comprend 562 chevaux, 125 camions automobiles, 6 voitures de remorque automobiles, 3 tracteurs électriques, 1,090 voitures et traîneaux, 68 patins à moyeux, simples et doubles, 581 coffres-forts pour bureaux, 772 coffres-forts pour trains, 524 harnais, simples et doubles, 3,006 wagons à plate-forme et traîneaux.

Le trafic spécial de l'année comprend les item suivants:—

Poisson	63,710,700	livres
Homards	1,564,996	"
	65,275,696	"
Fruits (étrangers) (E.-U.A.)	2,964,530	"
Fruits (domestiques)	30,447,024	"
	33,411,554	"
Chevaux (commerce)	49	wagons
Chevaux (courses)	228	"
Chevaux (cirques)	15	"
	292	"
Renards	8,122	

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada	180,424,327 70	†14,796,589 00	†165,627,738 70
Bay City terminal Railway Company	15,000 00	15,000 00	
Canada Atlantic Transit Company	219,000 00	219,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company of U. S.	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Express Company	1,768,800 00	1,768,800 00	
The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
*Chicago New York and Boston Refrigerator Company	1,129,400 00	1,129,400 00	
Detroit, Grand Haven and Milwaukee Railway Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
The Erie, London and Tillsonburg Railway Company	12,500 00	12,500 00	
Grand Rapids Terminal Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Grand Trunk Junction Railway Company	500,000 00	500,000 00	
Grand Trunk Western Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
International Bridge Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
The Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railay Company	120 00	120 00	
The Michigan Air Line Railway	300,000 00	300,000 00	
*Montreal and Southern Counties Railway Company	500,000 00	306,500 00	193,500 00
The Maganetawan River Railway Company	30,000 00	30,000 00	
*The Montreal Warehousing Company	236,000 00	220,300 00	15,700 00
New England Elevator Company	400,000 00	400,000 00	
*The Oshawa Railway Company	40,000 00	40,000 00	
The Ottawa Terminals Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Pembroke Southern Railway Company	107,800 00	90,500 00	17,300 00
Portland Elevator Company	50,000 00	50,000 00	
*Rail and River Coal Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
Realty Assets Company, Limited	504 00	504 00	
St. Clair Tunnel Company	700,000 00	700,000 00	
*The Terminal Warehousing Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
*The Thousand Islands Railway Company	60,000 00	60,000 00	
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway Company	1,600 000 00	1,600,000 00	
The Toronto Belt Line Railway Company	50,000 00	26,000 00	24,000 00
Transcontinental Townsite Company Limited	467,800 00	467,800 00	
The United States and Canada Railroad Company	219,400 00	218,325 00	475 00
Vermont and Province Line Railroad Company	200,000 00	200,000 00	
The Pontiac, Oxford and Northern Railroad Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Huron Railway Company	148,000 00	148,000 00	
The Chicago and Kalamazoo Terminal Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	200,000 00	200,000 00	
Whipple Car Company	1,400,000 00	1,400,000 00	
Total des chemins de fer Nationaux du Canada, groupe du Grand-Tronc	204,478,651 70	38,599,938 00	165,878,713 70

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Suite*

Nom des Compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord	100,000,600 00		100,000,600 00
The Bay of Quinté Railway Company	1,395,000 00	1,395,000 00	
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Canadian Northern Alberta Railway Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Manitoba Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Northern Ontario Railway Company	10,000,000 00	10,000,000 00	
Canadian Northern Pacific Railway Company	25,000,000 00	25,000,000 00	
**The Canadian Northern Quebec Railway Company	9,550,000 00	5,700,800 00	3,849,200 00
*Canadian National Realties, Limited	40,000 00	40,000 00	
The Canadian Northern Saskatchewan Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Steamships, Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
*The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, Limited	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Rolling Stock, Limited	50,000 00	50,000 00	
Canadian National Rolling Stock Limited	50,000 00	50,000 00	
*Canadian National Electric Railways	1,750,000 00	1,750,000 00	
Canadian National Express Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern System Terminals Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
*Canadian National Telegraph Company	500,000 00	500,000 00	
*Canadian National Transfer Company	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Western Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Central Ontario Railway	3,331,000 00	3,329,000 00	2,000 00
Continental Realty & Holding Company Limited	90,000 00	90,000 00	
The Dalhousie Navigation Company, Limited	50,000 00	50,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
*Duluth and Virginia Realty Company	45,000 00	45,000 00	
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
*Federal Properties, Limited	1,000 00	1,000 00	
*The Great North Western Telegraph Company of Canada	373,000 00	31,975 00	9,525 00
The Great North Western Telegraph Company of Canada (tenue en fiducie)	.....	331,500 00	
The Halifax and South Western Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company	53,500 00	53,000 00	500 00
The James Bay and Eastern Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Marmora Railway and Mining Company	128,600 00	128,600 00	
The Lake Superior Terminals Company Limited	500,000 00	500,000 00	
The Minnesota and Manitoba Railroad Company	400,000 00	400,000 00	
The Minnesota and Ontario Bridge Company	100,000 00	100,000 00	
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	5,000,000 00	5,000,000 00	
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	925,000 00	924,900 00	100 00
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company Limited	100,000 00	100,000 00	
The Quebec and Lake St. John Railway Company	4,508,300 00	4,019,100 00	489,200 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	201,000 00	201,000 00	
St. Boniface Western Land Company	250,000 00	250,000 00	
The St. Charles and Huron River Railway Company	1,000 00	1,000 00	
The Toronto, Niagara and Western Railway Company	12,500 00	12,500 00	
*Toronto Dwellings, Limited	100,000 00	100,000 00	
The Winnipeg Land Company Limited	100,000 00	100,000 00	
Total, groupe des chemins de fer du Canadien-Nord	187,205,500 00	82,854,375 00	104,351,125 00

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Fin*

Nom des Compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
The Grand Trunk Pacific Railway Company	24,942,000 00	24,942,000 00	
The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	1,002,000 00	1,002,000 00	
The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	200,000 00	200,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	3,000,000 00	3,000,000 00	
§*The Grand Trunk Pacific Coast Steamship Company, Limited	15,000 00	15,000 00	
*Grand Trunk Pacific Alaska Steamship Company	50,000 00	50,000 00	
*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited)	501,000 00	501,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Telegraph Company	100,000 00	100,000 00	
*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle	150,000 00	150,000 00	
Total, groupe de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	29,960,000 00	29,960,000 00	
SOMMAIRE			
Groupe des chemins de fer Nationaux (Grand-Tronc) du Canada	204,478,651 70	38,599,938 00	165,878,713 70
Groupe du chemin de fer Canadien-Nord	187,205 500,00	82,854,375 00	104,351,125 00
Groupe du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	29,960,000 00	29,960 000,00	
	421,644,151 70	151,414,313 00	‡270,229,838 70

*Les comptes des compagnies précédées par (*) sont inscrits au compte des recettes du réseau comme provenant de lignes exploitées séparément.

**$5,144,600 du capital-actions du C.N.R. est détenu par le Northern Consolidated Holding Company. Le Canadien-Nord possède 44,467 actions de cette compagnie sur un total de 61,815 actions. Pour les fins du présent état la N. Cons. Holding Company est ignorée et la proportion des actions du C.N.Q. possédées par le Canadien-Nord est inscrite au crédit de cette dernière compagnie.

†Un certificat pour $180,424,127.70 du capital-actions de la compagnie est émis au nom de Sa Majesté et représente une valeur de $165,627,738.70 des actions du Grand-Tronc ci-devant détenues par le public et $14,796,589 ci-devant déposées au trésor de la compagnie.

‡De ce montant $265,628,338.70 sont la propriété des Dominion du Canada.

§Nom changé en celui de "Canadian National Steamship Company, Limited", le 26 février 1925.

COMPTE 706—"PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES"

Compagnie	Somme due	Montant en possession du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada	Valeur au livre
"A"—*Stocks*—	$ c.	$ c.	$ c.
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	5,484,000 00	224 33	
Belt Railway Company of Chicago	3,120,000 00	240,000 00	
Central Vermont Railway Company	3,000,000 00	2,191,100 00	
Chicago, Detroit & Canada G.T. Jct., R.R.Co	1,095,000 00	522,500 00	
Chicago and Western Indiana R.R. Company	5,000,000 00	1,000,000 00	
Cincinnati, Saginaw and Mackinaw R.R. Co	1,500,000 00	27,900 00	
Detroit and Toledo Shore Line R.R. Co	1,428,000 00	714,000 00	
Ontario Car Ferry Company	500,000 00	250,000 00	
Toronto Terminals Railway Company	50,000 00	25,000 00	
Toledo Terminal Railroad Company	4,000,000 00	387,200 00	
Detroit Terminal Railroad Company	2,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Government Merchant Marine Ltd	570,900 00	900 00	
	27,747,900 00	6,358,824 33	2,064,960 16
"B"—*Obligations*—			
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
Central Vermont Railway 5% Gold bonds	12,837,300 00	4,179,300 00	
Chicago, Detroit and Canada G.T. Jct. R.R. Co.	1,786,141 46	1,786,141 46	
Chicago and Western Indiana Railroad Consolidated Bonds	48,708,666 67	2,187,000 00	
Detroit and Toledo Shore Line R.R. Company First Mortgage Bonds	3,000,000 00	587,000 00	
Toledo Terminal Railroad Company	4,707,000 00	73,000 00	
	74,039,108 13	11,812,441 46	11,790,460 45
"C"—*Billets*—			
Central Vermont Railway	.....	.....	8,041,905 52
"D"—*Avances*—			
Central Vermont Railway	.....	.....	8,274,470 05
Toledo Terminal Railroad Company	.....	.....	100,800 00
Chicago and Western Indiana Railroad Co	.....	.....	598,480 42
			8,973,750 47
Total selon le bilan, compte n° 706	.....	.....	30,871,076 60

PARCOURS EN MILLES DES LIGNES DE CHEMINS DE FER AU 31 DÉCEMBRE 1924

	Milles
Division de l'Atlantique	2,803·83
Division centrale—	
District de Québec	1,981·73
District de Montréal	1,602·78
District du Nord-Ontario	2,154·70
District du Sud-Ouest de l'Ontario	1,930·03
Lignes du Grand Trunk Western	991·69
Division de l'ouest—	
District du Manitoba	3,885·17
District de la Saskatchewan	3,151·47
District d'Alberta	2,070·66
District de la Colombie-Britannique	1,300·13
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur désigné sous le titre parcours milliaire du "réseau"	21,872·19

LIGNES SOUS LE CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA NON COMPRISES DANS LES STATISTIQUES D'EXPLOITATION

LIGNES CANADIAN NORTHERN ELECTRIC

Toronto Suburban Railway	58·31
Niagara, St. Catharines and Toronto Railway	61·84
Nombre total de milles des lignes Canadian National Electric	120·15

LIGNES SOUS LE CONTRÔLE DES COMPAGNIES COMPOSANTES DU RÉSEAU MAIS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT

Central Vermont Railway (à la vapeur)	267·95
New London Northern Railroad (lignes affermées)	180·08
West River Railroad (lignes affermées)	35·44
Nombre total de milles du Central Vermont Railway	483·47
Montreal and Southern Counties Ry. (électrique)	53·66
Thousand Islands Railway (à la vapeur)	6·00
Oshawa Railway (électrique):	9·43

SOMMAIRE

Territoire	Mombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nombre de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisés		
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale		1ère voie principale	2ème voie principale	Tronçons, voies d'évitem. et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Div. l'Atlantique.	2,564·07	46·38	.....	.....	224·78	.....	14·98	.....	2,803·83	46·38	.....	.....	759·90	16·79	.....	2·03
Division centrale..	7,162·09	736·36	12·21	7·42	476·92	15·40	30·23	.....	7,669·24	751·76	12·21	7·42	2,633·40	88·87	0·60	8·97
Lignes du Grand Trunk Western..	841·81	337·39	9·76	.....	123·67	11·19	26·21	4·85	991·69	353·43	9·76	.....	627·66	.....	.....	.....
Div. de l'ouest....	9,699·63	72·39	.....	.....	678·33	5·53	29·47	9·09	10,407·43	87·01	.....	.....	2,311·30	237·88	.....	44·01
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur désigné sous le titre de parcours militaire du "réseau"....	20,267·60	1,192·52	21·97	7·42	1,503·70	32·12	100·89	13·94	21,872·19	1,238·58	21·97	7·42	6,332·26	343·54	0·60	

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Y COMPRIS LE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN ET QUÉBEC

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1924

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

BILAN GÉNÉRAL, AU 31 DÉCEMBRE 1924

ACTIF

Compte			
701 Capital engagé dans voie et matériel—			
*Capital engagé dans voie et matériel	$ 423,613,704 42		
Embranchements achetés	133,418 77		
Compte provisoire de capital—rails d'outre-mer	*593,187 92*		
701B Lignes abandonnées	653,733 79		
		$ 423,807,669 06	
702 Améliorations sur propriétés affermées—			
Embranchement du Lac Supérieur		508,947 81	
705 Diverses propriétés physiques—			
Compte des prêts sur rails	97,185 95		
*Minaki Inn	370,346 97		
		467,532 92	
722 Chemins de fer nationaux du Canada		15,441,844 55	
		$ 440,225,994 34	

PASSIF

755 Compte des achats des lignes d'embranchements		$ 131,648 77	
757 Dette non négociable—			
Dominion du Canada—			
Avances pour voie et matériel	422,022,860 84		
Matériaux et fournitures / Comptes ouverts	16,066,711 09		
Exploitation déficitaire	12,747,834 53		
Avances pour couvrir paiement des travaux	697,014 25		
Avances pour le paiement de pensions	178,064 27		
		451,712,484 98	
774 Réserve d'exploitation—			
Renouvellement des rails	52,411 38		
Renouvellement du matériel—Réserve	175,558 14		
		227,969 52	
784 Compte des profits et pertes		*11,846,108 93*	
		$ 440,225,994 34	

Certifié comme étant exact,

T. H. COOPER,
Vérificateur général

C. E. FRIEND,
Contrôleur général adjoint.

I. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1924

DÉBIT

611 Solde débiteur au 1er janvier 1924	$ 12,885,825 65
612 Solde débiteur, report du compte des recettes	.....
613 Excédent versé au fonds d'amortissement de réserve, etc.	.....
614 Excédent aux fins de dividendes	.....
615 Excédent place sur valeurs de propriétés	.....
616 Escompte sur actions acquitté avec l'excédent	.....
617 Excédent appliqué à l'extinction de la dette	.....
618 Excédent appliqué à diverses fins	.....
619 Perte sur matériel et voie mis au rancart	36,612 42
620 Recettes à encaisser (débits)	235,641 99
621 Débits divers	12,923 58
Total, débits	$ 13,171,003 64

*Comprend l'inscription du 1er janvier 1925.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1924—*Fin.*

602	Solde créditeur reporté du compte du revenu	$ 1,310,618 24
603	Profit snr la voie et le matériel vendu	.....
604	Recette à encaisser (crédits)	.....
605	Plus-payés non recouvrables	373 66
606	Dons	13,902 81
	Total, crédits	$ 1,324,894 71
	Solde débiteur au 31 décembre 1924	$ 11,846,108 93

ÉTAT DES RECETTES POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

I. RECETTES D'EXPLOITATION

Compte		Année finissant le 31 déc. 1924
501	Recette d'exploitation du chemin de fer	$ 43,206,625 72
531	Dépenses d'exploitation du chemin de fer	41,858,398 43
	Coefficient des frais d'exploitation du chemin de fer	*96·88%*
	Recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	1,348,227 29
532	Augmentation des taxes de chemin de fer	132,062 35
533	Recettes du chemin de fer non recouvrables	8,682 24
	Recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	1,207,482 70
502	Recettes provenant d'exploitations diverses	.....
534	Dépenses d'exploitations diverses	.....
	Recettes nettes provenant de diverses exploitations	.....
535	Taxes des diverses exploitations	.....
	Recettes provenant des diverses exploitations	
	Total des recettes d'exploitation	1,207,482 70

II. RECETTES AUTRES QUE LE REVENU D'EXPLOITATION

503	Louage de wagons à marchandises—solde créditeur	694,883 47
504	Loyer de locomotives	280,290 80
505	Loyers des wagons, pour voyageurs	19,227 79
506	Loyer du matériel flottant	
507	Loyer du matériel de construction	117,363 47
508	Loyer des facilités communes	118,285 50
509	Revenu de la location de la voie	23,166 66
510	Revenu de loyers divers	228,335 22
511	Propriétés diverses non-exploitées	2,842 17
512	Propriétés exploitées distinctement (profits)	.....
513	Revenu des dividendes	.....
514	Revenns de valeurs consolidées	.....
515	Revenu de valeurs et comptes non consolidés	42,597 47
516	Revenu de fonds d'amortissement et autres fonds de réserve	.....
517	Dégagement des primes sur la dette consolidée	.....
518	Contributions versées par d'autres compagnies	.....
519	Revenus divers	48,542 65
	Total des recettes autres que le revenu d'exploitation	1,575,535 20
	Chiffre brut des recettes	2,783,017 90

III. DÉDUCTIONS DES RECETTES BRUTES

536	Louage de wagons à marchandises, solde débiteur	.....
537	Loyer pour locomotives	10,984 06
538	Loyer de wagons, à voyageurs	343,381 05
539	Loyer pour matériel flottant	.....
540	Loyer pour matériel de construction	*39,147 77*
541	Loyers, facilités communes	417,307 79
542	Loyer des lignes affermées	713,156 84
543	Loyers divers	582 33
544	Diverses augmentations de taxes	282 50
545	Propriétés exploitées distinctement—(pertes)	.....
546	Intérêt sur la dette consolidée	.....
547	Intérêt sur la dette non consolidée	19,340 90
548	Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	.....
549	Pour maintenir l'organisation des placements	.....
550	Recettes transférées aux autres compagnies	
551	Diverses charges sur le revenu	6,511 96
	Total des déductions des recettes brutes	1,472,399 66
	Recettes nettes	1,310,618 24

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DE CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1924

Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du ch. de fer Intercolonial au 31 déc. 1923.....	$ 147,029,710 69	
Construction et améliorations pendant l'année.....	843,038 33	
		$ 147,872,749 02
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	13,225,467 33	
Construction et améliorations pendant l'année.....	352,748 72	
		13,578,216 05
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	870,474 06	
Construction et améliorations pendant l'année.....	18,091 48	
		888,565 54
Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	2,996,920 76	
Construction et améliorations pendant l'année.....	63,540 36	
		3,060,461 12
Chemin de fer Transcontinental national—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	170,109,281 09	
Construction et améliorations durant l'anné.....	1,181,616 02	
	171,290,897 11	
Moins: Coût de Minaki Inn. au 31 décembre 1924, tranféré.....	370,346 97	
		170,920,550 14
Chemin de fer Moncton-Bouctouche—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	312,719 13	
Construction et améliorations pendant l'année.....	105,089 46	
		417,808 59
Chemin de fer Salisbury-Albert—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	531,058 59	
Construction et améliorations pendant l'année.....	46,954 91	
		578,013 50
Chemin de fer St-Martin's—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	326,121 44	
Construction et améliorations pendant l'année.....	21,565 31	
		347,686 75
Chemin de fer Elgin-Havelock—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	152,896 79	
Construction et améliorations pendant l'année.....	21,575 84	
		174,472 63
Chemin de fer York-Carleton—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	61,541 26	
Construction et améliorations pendant l'année.....	1,800 38	
		63,341 64
Chemin de fer Québec-Saguenay—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	7,795,855 33	
Construction et améliorations pendant l'année.....	7,308 30	
		7,803,163 63
Chemin de fer Caraquet et rive du golfe—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	853,420 02	
Construction et améliorations pendant l'année.....	74,416 05	
		927,836 07
Chemin de fer Lotbinière-Mégantic—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	353,836 16	
Construction et améliorations pendant l'année.....	Nil	
		353,836 16
Chemin de fer du Cap Breton—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	115,341 23	
Construction et améliorations pendant l'année.....	*8,631 37*	
		106,709 86
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1923.....	14,379,654 18	
Construction et améliorations pendant l'année.....	477,729 71	14,857,383 89
Pont de Québec—		
Coût du pont au 31 décembre 1923.....		22,640,228 46
Tronçon du lac Long—		
Coût au 31 décembre 1923.....	2,177,108 32	
Construction et améliorations pendant l'année.....	649,474 73	
		2,826,583 05
Embranchement du Lac Supérieur—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1923....	358,685 86	
Additions et améliorations pendant l'année.....	150,261 95	
		508,947 81
Edifice Lawlor, Toronto—		
Coût au 31 décembre 1923.....	1,200,000 00	
Autres dépenses durant l'année.....	30,673 99	1,230,673 99

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Chemins de fer du gouvernement—			
Coût du matériel roulant au 31 décembre 1923		36,018,274 46	
Dépenses pendant l'année		24,195 02	
		36,042,469 48	
Moins—Le matériel mis au rancart		551,545 26	
		35,490,924 22	
Ajouter—Additions et améliorations SS. "Northumberland" au 31 décembre 1923		40,362 74	
			35,531,286 96
Embranchement Kingsclear-Rivière Sainte-Croix—			
Construction et améliorations durant l'année			7,864 30
Compte temporaire de capital—Ch. de fer Vale		49,234 31	
Compte temporaire de subventions aux embranch		36,485 95	
Embranchements achetés—Solde du compte d'achat—			
Chemin de fer Moncton-Bouctouche	$ 70,000 00		
Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	63,418 77		
		133,418 77	
		219,139 03	
Déductions—			
Compte de capital—Rails d'outre-mer	593,187 92		
Compte de capital—Chemin de fer Moncton-Bouctouche	5,713 40		
		598,901 32	
			379,762 29
Minaki Inn—			
Coût au 31 décembre 1923		238,404 59	
Additions et améliorations durant l'année		131,942 38	
			370,346 97
Compte de prêts pour rails—			
Solde au 31 décembre 1924			97,185 95
			$ 424,784,149 79

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN—CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

COMPTE DES RECETTES, DÉPENSES ET LOYERS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

Recettes provenant de l'exportation du chemin de fer	$ 270,540 56
Frais d'exploitation du chemin de fer	407,209 56
Déficit d'exploitation	136,669 00
Autres item de revenu, débit net	12,457 75
Déficit net	149,126 75
Outre ce qui précède 40 p. 100 des recettes brutes imputées sur les loyers représentent	108,216 22
Total, déficit	$ 257,342 97

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DU RENOUVELLEMENT DES RAILS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

Au 1er janvier 1924 il y avait un solde créditeur de	$ 52,411 38
Au cours de l'année rien n'a été prélevé sur ce compte—Laissant un solde créditeur au compte du renouvellement des rails le 31 décembre 1924 de	$ 52,411 38

COMPTE DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

Solde créditeur au 1er janvier 1924	$ 315,043 26
Imputable sur le compte du matériel mis au rancart et renouvelé en 1924	139,485 12
Solde créditeur au compte de renouvellement du matériel le 31 décembre 1924	$ 175,558 14

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTAT INDIQUANT LES MOYENNES, ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

Nombre de milles de voie exploitée	4,599·52
Nombre total de locomotives-milles	14,579,829
Nombre total de trains-milles	11,681,108
Nombre total de wagons-milles	245,459,496
Recettes—	
Transport—Rail (comptes 101 à 112)	$ 42,361,830 21
Recettes fortuites (comptes 113 à 152)	844,795 51
Total	$ 43,206,625 72
Frais d'exploitation—	
Voie ferrée	41,858,398 43
Voie d'eau	
Total	41,858,398 43
Coefficient des recettes relativement aux recettes brutes—	
Recettes provenant du transport—Voie ferrée	98·04%
" " voie d'eau	
Recettes fortuites	1·96%
Recettes par mille de voie exploitée	$ 9,393 72
" locomotives-mille	2 96
" train-mille	3 70
" wagon-mille	17 60
Coefficient des dépenses relativement aux recettes brutes—	
Voie ferrée	96·88%
Voie d'eau	
Dépense par train-mille	$ 3 58
Dépenses par mille de voie exploitée	9,100 60
Réparations aux locomotives	3,291,941 81
Réparations aux wagons à marchandises	2,515,302 68
Réparations aux wagons à voyageurs	1,662,900 50
Coût des réparations par locomotive	5,002 95
Coût des réparations par wagon à marchandises	107 23
Coût des réparations par voiture à voyageurs	2,309 58
Trafic des marchandises	30,282,291 61
Trafic des voyageurs	8,947,478 39
Poste et messageries	2,064,425 95
Divers, (comptes 103, 104, 105, 108 à 112)	1,067,634 26
Dépenses fortuites	844,795 51
Total	43,206,625 72
Louage de matériel—Crédit	$ 796,548 19
Comptes des recettes—Débit	*144,167 06*
Loyers, voies prises à bail—Débit	*689,990 18*

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1924

—	En mains le 1er janvier 1924	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart pendant l'année	En mains le 31 décembre 1924
Locomotives	672	.....	28	644
Wagons à marchandises—				
Pour automobiles	499	.....	2	497
Fermés	14,584	9	478	14,115
A bestiaux	2,122	192	18	2,296
A volailles	2	.....	.....	2
Réfrigérateur	319	.....	12	307
Wagons chauffés d'après le système Eastman	198	.....	5	193
Pour pommes de terre	79	119	1	197
Plates-formes	2,155	11	60	2,106
Hart	1,060	.....	15	1,045
A charbon	964	5	20	949
Pour la pulpe	1,222	19	26	1,215
Wagons citernes	66	.....	.....	66
Fourgons de queue	330	.....	6	324
	23,600	355	643	23,312

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

LOCOMOTIVE ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1924.

—	En mains le 1er janvier 1924	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart durant l'année	En mains le 31 décembre 1924
Wagons à voyageurs—				
Wagons-bureaux	25	.....	1	24
Wagons-salons	2	.....	.....	2
Wagons salons-cafés	13	.....	.....	13
Wagons-cafés	4	.....	.....	4
Wagons observation, salon et buffet	9	.....	3	6
Wagons observatoire, montagnes	2	.....	.....	2
A compart., café, salon et dortoir	1	.....	.....	1
Buffet-lits	9	.....	.....	9
Wagons à compartiments	2	.....	.....	2
Wagons-buffet	15	.....	.....	15
Wagons-lits	64	.....	2	62
Wagons de colons	53	.....	1	52
Wagons de première classe	165	.....	3	162
Wagons de seconde classse	45	.....	3	42
Voyageurs et bagages	109	.....	.....	109
Voyageurs et poste	3	.....	.....	3
Poste et messageries	20	1	.....	21
Bagages	92	1	2	91
Wagons couverts à bagages	24	.....	.....	24
Wagons-poste	21	.....	1	20
Réfrigérateur à grande vitesse	32	.....	.....	32
Wagons à lait	3	1	1	3
Wagons pour bouviers	.....	2	.....	2
Wagons à essence, pour voyageurs	1	.....	.....	1
Remorque de wagons à essence pour voyageurs	1	.....	.....	1
Wagons-hôpitaux	.....	.....	.....	.....
Wagons restaurant-comptoir	2	4	.....	6
Wagons pour photographes	1	.....	.....	1
Wagons d'enseignement	2	.....	.....	2
Wagons pour l'essai de la vue	1	.....	.....	1
Wagons, service des magasins	3	.....	1	2
Remorques	.....	1	.....	1
	724	10	18	716
Service des travaux—				
Déchargeurs Lidgerwoods	11	.....	2	9
Wagons à essence	8	.....	.....	8
Grues et chaînes	45	3	.....	48
Gratte-ornière	98	.....	4	94
Excavateurs	8	.....	.....	8
Wagons épandeurs et régulateurs de ballast	15	.....	1	14
Sonnettes	4	.....	.....	4
Pelles à vapeur	19	.....	1	18
Chasse-neige	135	.....	2	133
Wagons-pension	1,083	90	43	1,130
Wagons d'ingénieurs	2	.....	.....	2
Wagons-magasins	2	.....	1	1
Wagons auxiliaires	149	.....	9	140
Wagons-cabines et non utilisés	8	.....	.....	8
Wagons à cendre	91	9	9	91
Wagons pour réparation aux routes	9	5	.....	14
Basculeur à air	38	.....	.....	38
Wagons à déchargement automatique	15	.....	.....	15
Wagons citernes	7	.....	4	3
Wagons-citernes contre l'incendie	8	4	.....	12
Caisse à eau	1	.....	.....	1
Malaxeuses	4	.....	.....	4
Machines à jet d'eau	1	.....	.....	1
Wagons pour le forage des puits	2	.....	.....	2
Wagons pour l'épreuve des pesées et balances	2	.....	.....	2
Pompes centrifuges	1	.....	.....	1
Wagons à glace	2	1	.....	3
Wagons-ateliers	4	9	1	12
Wagons pour le sciage des rails	1	.....	.....	1
Wagons-réservoirs (huile)	1	.....	.....	1
Wagons à peinture	1	.....	.....	1
Wagons-bascule	16	.....	.....	16
	1,791	121	77	1,835

REMARQUE.—Les wagons inscrits dans la colonne portant le titre "Ajoutés pendant l'année" consistent principalement en wagons provenant d'autres classes et quelques-uns aussi paraissent dans la colonne "mis au rancart pendant l'année" indiquant les classes dont ils ont été transférés. Nous n'avons pas acheté de nouveaux wagons.

C. E. BROOKS
Chef du transport

G. E. SMART
Chef du matériel

ASSOCIATION DE SECOURS ET ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Etat des recettes et des déboursés du 1er janvier au 31 décembre 1924

RECETTES

Solde créditeur au 31 décembre 1923			$ 103,307 90
Montant des primes déduites des bordereaux de salaires des employés de chemins de fer de l'État		$ 217,730 52	
Primes encaissées (pièces justificatives des chemins de fer)		1,612 44	
Contributions versées par les chemins de fer de l'État		15,000 00	
			234,342 96
En caisse, employés non en service, remboursements, etc		1,189 14	
Primes documents du S. et A		2,945 53	
Primes des membres en retraite		5,075 09	
Honoraires annuels		1,285 00	
Honoraires d'examen		124 00	
Intérêt sur balances mensuelles et obligations		5,333 42	
			15,952 18
Total des recettes			354,103 04

DÉBOURSÉS

Indemnités de maladie et d'accidents	$ 89,641 17		
Services des médecins et chirurgiens	51,253 77		
		$ 140,894 94	
Caisse des accidents, employés temporaires		23,364 19	
Indemnités de décès et d'invalidité totale		51,750 00	
Honoraires d'examens		68 00	
		216,077 13	

FRAIS D'EXPLOITATION

Caisse de maladies et d'accidents, employés temporaires, caisse d'accident—Caisse indemnités de décès des employés retraités et caisse d'invalidité totale	20,535 94	
		236,613 07
Différence		$ 117,489 97
Moins les obligations en souffrance		14,000 00
Chiffre net approximatif de l'excédent au 31 décembre 1924		$ 103,489 97

CAISSE DE MALADIES ET DES ACCIDENTS (Employés réguliers et temporaires)

Cette caisse accuse un excédent au 31 décembre 1924	65,797 80

Caisse d'indemnité de décès et d'invalidité complète

Cet état indique que les déboursés par suite d'indemnités des décès et d'invalidité complète ont été de	51,750 00
Cet état indique qu'au cours de l'année on a déterminé et payé cent trente deux demandes d'indemnités de décès et d'invalidité complète	48,500 00
Quatre-vingt-dix-huit demandes d'indemnités de décès dus à des causes naturelles formant un total de	3,000 00
	51,500 00
Dix demandes d'indemnités de décès dus à des accidents, formant un total de	250 00
Une demande d'indemnités pour invalidité complète, formant un total de	$ 51,750 00
Dix demandes d'indemnités temporaires pour décès provenant d'accidents, total	2,500 00
	$ 54,250 00

C. B. Trites,
Secrétaire.

W. F. Sears,
Vérificateur.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL

ETAT des recettes et déboursés durant l'année finissant le 31 décembre 1924

Balance au crédit de la caisse le 31 décembre 1923		$ 405,236 05
Les contributions versées par les employés durant l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires mensuels, ont été de	$ 259,547 97	
Les contributions versées par les chem. de fer de l'État ont été de	100,000 00	
Montant reçu pour augmenter les allocations de retraite de tous les employés en retraite touchant moins que $30 par mois, afin de permettre que le minimum d'allocation actuellement payé aux termes de la Loi, savoir $20, puisse être porté à $30 par mois, conformément au crédit nº 473, en vertu duquel on a fait entrer dans les subsides, un montant en vue d'augmenter les allocations payables aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1924, inclusivement	45,832 61	
		405,380 58
Montant reçu pour remboursements, etc		672 60
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		7,590 91
		818,880 14

Le montant versé par les employés démontre qu'il dépasse d'une somme de $159,547.97 celui versé par les chemins de fer. En consultant l'article 4 de la Loi des Caisses de Prévoyance, on remarquera que la somme maximum que les chemins de fer sont autorisés à contribuer à la caisse au cours d'une année, ne doit pas excéder la somme de $100,000

Les déboursés ont été de:—

Pour les allocations de retraite	$ 528,903 61	
Pour allocations aux employés en retraite, touchant moins de $30 par mois dans le but d'augmenter le minimum de l'allocation conformément au crédit nº 473, en vertu duquel on a fait entrer dans le budget un montant destiné à augmenter l'allocation de retraite payable aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1922, inclusivement	45,832 61	
Pour contributions remboursées lors du décès des employés	12,799 08	
Pour contributions remboursées, déduction en ayant été faite par erreur	1,031 81	
Pour contributions remboursées aux employés congédiés, etc	7,863 74	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	797 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service	52 00	
Pour frais d'élection	1,035 49	
Pour les appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire et la part du salaire au médecin en chef	13,894 79	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc	454 07	
		612,664 20
Solde au crédit de la caisse le 31 décembre 1924		$ 206,215 94

Suivant le tableau précité des recettes et déboursés il est à remarquer que les contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année, s'élèvent à la somme de	$ 405,380 58
Et les déboursés furent	612,664 20
Ce qui démontre que les déboursés, durant l'année, ont excédé les recettes de	207,283 62
L'excédent brut, y compris l'intérêt au crédit de la caisse, le 31 décembre 1924 était	206,215 94

L. S. BROWN,
Président.

C. B. TRITES,
Secrétaire.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ETAT indiquant le montant porté au crédit de l'Association de Secours et d'Assurance des employés des chemins de fer de l'Etat, par ces derniers, durant l'année terminée le 31 décembre 1924.

Montant des primes déduites des bordereaux de paie des chemins de fer de l'Etat	$ 217,730 52
Primes perçues à l'aide des documents des chemins de fer	1,612 44
Contributions annuelles des chemins de fer de l'Etat	15,000 00
Total	$ 234,342 96

C. B. TRITES,
Secrétaire.

W. F. SEARS,
Vérificateur.

ÉTAT INDIQUANT LE NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN AU 31 DÉCEMBRE 1924

—	Ligne principale		Voies de garage et d'évitement	Total
	1ère voie	2e voie		
Division de l'Atlantique	2,209·36	46·38	701·15	2,956·89
Division centrale	1,436·40	22·24	381·45	1,840·09
Division de l'ouest, y comp. le ch. de fer de la Baie d'Hudson	604·17	4·89	167·94	777·00
Lignes prises à bail—Division de l'Atlantique	164·25	.....	15·66	179·91
" Division centrale	5·30	.....	0·15	5·45
" Serv. de l'ouest	162·80	.....	72·92	235·72
Lignes en commun—Division centrale	3·28	.....	.....	3·28
Droits de circulation—Division de l'Atlantique	13·96	.....	.....	13·96
" Division centrale	39·90*	38·35*	.....	78·25
" Division de l'ouest	.....	.....	.....	.....
	4,639·42	111·86	1,339·27	6,090·55

*Droits de circulation sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

LE CHEMIN DE FER VERMONT CENTRAL

VINGT-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

Le chemin de fer Vermont Central est administré séparément, mais il est sous la surveillance de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Voici le nombre de milles de voie ferrée qui étaient en exploitation pendant 1924:

DIVISION SUD

1er district—	
New London à White River Junction	183·97 milles
Montville à Palmertown	2·52 "
Fitchville Junction à Fitchville	1·64 "
East Northfield à Brattleboro	10·25 "
2e district—	
Brattleboro à South Londonderry	35·44 milles

DIVISION NORD

3e district—	
White River Junction à St. Albans	11·790 milles
Bethel à Quarries	5·39 "
Montpelier Junction à Williamstown	14·03 "
Barre Junction à Barre	1·44 "
Burlington à Essex Junction	7·79 "
Essex Junction à Cambridge Junction	25·96 "
4e district—	
St. Albans à St. Johns	41·14 milles
Fonda Junction à Rouses Point	18·15 "
St. Albans à Richford	27·40 "
Total	493·02 milles

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE

Recettes brutes	$ 8,380,752 39
Frais bruts	7,298,127 43
Balance	1,082,624 96
Taxes	229,070 18
Balance	853,554 78
Déboursés de loyers (net)	9,162 87
Balance	862,717 65
Louage du matériel (Balance-Débit)	404,355 91
Balance	458,361 74
Intérêt sur valeurs détenues par la compagnie	3,000 00
Balance	461,361 74
Frais fixes	1,358,424 25
Chiffre net du déficit	897,062 51

Il ressort des déclarations des directeurs aux actionnaires que l'exercice qui vient de se clore a été actif et fructueux, actif en améliorations matérielles et fructueux du chef de l'économie réalisée dans les opérations. Les améliorations matérielles viennent de ce que les chemins de fer de l'Etat ont porté intérêt à l'avenir de leur organisme et ont donné de l'épaule en même temps qu'ils ont compris la valeur potentielle de leur matériel. L'économie réalisée dans l'exploitation vient de la compréhension de la part des fonctionnaires de l'importance des améliorations apportées à la vie propre du réseau et de leur empressement à les seconder par leur propre apport. Ces deux éléments mis côte à côte ont eu un effet beaucoup plus étendu que les plus optimistes n'avaient rêvé lorsqu'il s'est agi des prévisions budgétaires; on s'attend même, grâce à la conduite à bonne fin du programme des réformes projetées au matériel d'exploitation, à ce que la marge des économies réalisées continue à s'étendre pour finir par donner lieu à une entreprise pouvant voler de ses propres ailes, et en état d'accumuler des surplus.

Le bilan des activités de l'année indique un déficit de $897,062.51 en regard d'un déficit pour l'exercice 1923 de $1,081,675.75, soit une amélioration de $184,613.24.

Bien que les recettes de l'exploitation aient diminué de $247,000 en regard de celles de l'an dernier, il reste que les déboursés de leur côté ont baissé de $378,000, et ce en dépit d'une augmentation de frais d'entretien du réseau de $256,000 de plus que la normale, chiffre né des vastes entreprises occasionnées par le renouvellement des rails, ponts, ateliers et dépôts de locomotives.

La location de wagons de fret a diminué de $135,904.07. Le fardeau des intérêts a augmenté de $181,000, chiffre né des avances faites par les chemins de fer de l'Etat à propos du budget de 1923 et de celui de 1924 sous les espèces d'un effet de $700,000 octroyé au gouvernement des Etats-Unis et d'achats importants de matériel nouveau.

Le bureau tient à mentionner tout particulièrement l'activité et le zèle du directeur E. J. Chamberlain et du surintendant John E. Maun, décédé l'an dernier.

COMPTES DFS RECETTES

Recettes d'exploitation—		
Recettes d'exploitation du chemin de fer	$ 8,380,752 39	
Frais d'exploitation du chemin de fer	7,298,127 43	
Chiffre net du revenu des exploitations du chemin de fer		$ 1,082,624 96
Augmentations des taxes du chemin de fer	229,070 18	
Recettes non recouvrables du chemin de fer	1,586 61	
		230,656 79
Total des recettes d'exploitation		$ 851,968 17
Recettes, autres que d'exploitation—		
Loyer de locomotives	7,326 94	
Loyers de voitures à voyageurs	71,748 65	
Loyer du matériel d'exploitation	212 57	
Loyer de facilités mixtes (recettes)	30,445 94	
Revenu provenant de voies louées	16,834 64	
Recettes diverses (loyers)	4,250 08	
Recettes provenant de valeurs et comptes non consolidés	26,624 67	
Recettes provenant de valeurs et comptes consolidés	3,000 00	
Recettes diverses	1,143 83	
Total des recettes, autres que d'exploitation		$ 161,587 32
Recettes brutes		$ 1,013,555 49
Déductions des recettes brutes—		
Louage de wagons à marchandises—(Solde débiteur)	$ 329,191 35	
Loyer de locomotives	70,038 72	
Loyer de voitures à voyageurs	84,024 36	
Loyer du matériel d'exploitation	389 64	
Loyer de facilités mixtes	6,969 99	
Loyers divers	28,813 49	
Loyers provenant de voies affermées	216,917 01	
Intérêt sur la dette consolidée	1,126,269 09	
Intérêt sur la dette non-consolidée	8,411 69	
Amortissement d'escompte sur la dette non-consolidée	15,238 15	
Frais divers afférents aux recettes	24,354 51	
Déductions totales des recettes brutes		$ 1,910,618 00
Chiffre net du déficit		$ 897,062 51

COMPTE DES PROFITS ET PERTES

Déficit net au 31 décembre 1923	$ 3,367,680 80
Divers crédits de dédommagement	787 96
Déficit	$ 3,368,468 76
Déficit au compte des recettes pour l'année	897,062 51
Dépréciation du matériel mis au rancart durant l'année de la date d'acquisition au 30 juin 1907	27,322 80
Chiffre net du déficit au 31 décembre 1924	$ 4,292,854 07

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1924

Actif

Placements—			
Placement sur matériel et sur voies	$21,300,529 93		
Améliorations à la propriété affermée	474,823 28		
		$21,775,353 21	
Placements dans des compagnies affiliés—			
Actions	$ 4,973,914 92		
Avances	3,678,463 65		
		8,652,378 57	
Autres placements—			
Obligations	$ 75,000 00		
Divers	144 70		
		75,144 70	
Total des placements			$30,502,876 48
Actif courant—			
Espèces		$ 519,922 43	
Dépôts spéciaux		19,402 00	
Emprunts et billets à recouvrer		5,181 26	
Soldes du traffic et du service de wagons à recouvrer		214,066 60	
Solde net à recouvrer provenant des agents et des conducteurs		87,829 85	
Divers comptes à recouvrer		530,463 14	
Matériel et fournitures		626,389 37	
Intérêts et dividendes à recouvrer		250 00	
Autres actif courant		136,802 68	
Total de l'actif courant			2,140,307 33
Actif différé—			
Avances à la caisse d'exploitation		$ 2,763 43	
Total de l'actif différé			2,763 43
Débits non établis—			
Loyers et primes d'assurance payés d'avance		$ 6,458 03	
Escompte sur dette consolidée		84,512 47	
Autres débits non établis		90,083 48	
Valeurs émises ou assumées—Non gagées		389,400 00	
Garanties émises ou assumées—Gagées		369,000 00	
Total des débits non établis			$ 939,453 99
Grand total			$33,585,401 23

Passif

Actions—			
Autorisées		$ 3,000,000 00	
Emises		2,984,600 00	
Inscrites		15,400 00	
			$ 3,000,000 00
Subvention du gouvernement—			
Pour construction		58,560 00	
			58,560 00
Dette à long terme—			
Dette consolidée non-échue—			
Hypothèque, obligations-or 5 p. 100		$13,595,700 00	
Effets fiduciaires pour matériel "E"		509,000 00	
Effets fiduciaires pour matériel "F"		767,000 00	
Effets du gouvernement des Etats-Unis		128,000 00	
Effets du gouvernement des Etats-Unis		26,000 00	
Effets du gouvernement des Etats-Unis		700,000 00	
Obligations 4% du chem. de fer de la ligne Montréal et Province		200,000 00	
Dette non-négociable envers des compagnies filiales—			
Effets		8,041,905 52	
Comptes ouverts		8,208,418 02	
Total, dette à long terme			32,176,023 54

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1924—

Passif courant—		
Prêts et effets payables	$ 75,000 00	
Soldes à payer pour trafic et service de wagons	336,352 07	
Comptes vérifiés et gages à payer	694,007 02	
Divers comptes à payer	2,465 51	
Intérêt échu en souffrance	17,677 00	
Dette consolidée échue à payer	10,300 00	
Intérêt accumulé non échu	139,440 72	
Autre passif courant	10,886 81	
Total du passif courant		1,286,129 13
Passif différé—		
Autre passif différé—divers	$ 226,265 87	
Total du passif différé		226,265 87
Crédits non établis—		
Dévalorisation accumulée—Routes	$ 161,032 42	
Dévalorisation accumulée—Matériel	666,262 92	
Passif du titre des taxes	151,204 46	
Autres crédits non établis	152,776 96	
Total des crédits non établis		1,131,276 76
Balance, profits et pertes (déficit)		4,292,854 07
Grand total		$33,585,401 23

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES, DÉBOURSÉS ET RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

Recettes

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1923
Marchandises	$ 6,272,346 18	$ 6,345,777 50
Voyageurs	1,241,838 78	1,307,523 58
Postes et Messageries	334,705 45	333,828 92
Autres recettes provenant du transport	393,848 23	492,765 73
Recettes provenant d'opérations autres que le transport	122,390 50	131,403 52
Service de restaurant et de buffet	15,623 25	16,681 16
Recettes totales	$ 8,380,752 39	$ 8,627,980 41

Dépenses

Entretien des voies et constructions	$ 1,595,225 54	$ 1,339,133 06
Entretien du matériel	1,381,826 69	1,487,216 82
Trafic	166,626 10	160,463 28
Transport	3,863,358 95	4,430,719 04
Opérations diverses	18,473 48	19,239 68
Généralités	282,028 97	249,879 61
Transport des matériaux de construction—Avoir	9,412 30	9,570 69
Total des frais d'exploitation	$ 7.298,127 43	$ 7,677,080 80
Balance	$ 1,082,624 96	$ 950,899 61
Net—Doit, pour loyer, etc	*9,162 87	37,038 02
Balance	$ 1,091,787 83	$ 913,861 59
Taxes	229,070 18	243,114 36
Balance	$ 862,717 65	$ 670,747 23
Loyer de matériel, solde débiteur	404,355 91	578,614 65
Balance	$ 458,361 74	$ 92,132 58

Recettes supplémentaires

Intérêt sur valeurs détenues par la compagnie, etc	$ 3,000 00	$ 3,000 00
Total	$ 461,361 74	$ 95,132 58
Frais obligatoires	1,358,424 25	1,176,808 33
Résultat net	†$ 897,062 51	†$1,081,675 75

*Crédit. †Déficit.

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES PAR TONNE-MILLE ET PAR MILLE-VOYAGEUR POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS

Marchandises

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1923
Train-mille—recettes	985,861	1,115,200
Recettes—marchandises	$ 6,272,346.18	$ 6,345,777.50
Recettes par train-mille—marchandises	$ 6.36	$ 5.69
Tonnes transportées	4,383,925	4,568,926
Tonnes transportées un mille	430,301,335	418,834,420
Recettes par tonne-mille	$ ·0146	$ ·0152

Voyageurs

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1925
Trains-milles—Recettes	945,379	969,405
Recettes—voyageurs	$ 1,872,718 51	$ 1,922,050 09
Recettes par train-mille, voyageurs	$ 1 89	$ 1 98
Voyageurs transportés	891,143	1,013,722
Voyageurs transportés un mille	34,568,594	35,862,987
Recettes par mille—voyageurs	$ ·0359	$ ·0365

Les recettes pour messageries et postes figurent aux recettes train-voyageur.

Les recettes mille-voyageurs sont distinctes des recettes, messageries et postes.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le fret transporté a atteint 4,383,925 tonnes, contre 4,568,926 en 1923. La comparaison en pourcentage comprend les marchandises suivantes:

	1923	1924
Produits de l'agriculture	20·643	21·235
Produits d'animaux	5·361	5·486
Produits des mines	24·838	21·268
Produits des forêts	13·724	14·443
Produits fabriqués et divers	28·597	30·196
Trafic chargements fractionnels (marchandises)	6·837	7·372
Total du trafic	100·000	100·000

PARCOURS (MILLES), LOCOMOTIVES

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1923
Marchandises	1,022,309	1,145,085
Voyageurs	950,253	978,041
Mixtes	48,891	69,138
Spéciaux	567	290
Aiguillage	612,458	691,957
Total, milles avec recettes	2,634,478	2,884,511
Milles sans recettes	56,816	54,352
Total	2,691,294	2,938,863

PARCOURS DES TRAINS

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1923
Marchandises	947,450	1,060,523
Voyageurs	980,233	956,023
Mixtes	47,758	66,683
Speciaux	567	216
Total des milles avec recettes	1,976,008	2,083,445
Milles sans recettes	37,508	44,523
Total	2,013,516	2,127,968

PARCOURS DES WAGONS

	Année terminée le 31 déc. 1924	Année terminée le 31 déc. 1923
Voyageurs	5,583,972	4,456,641
Marchandises	33,409,331	34,345,498
Total	38,993,303	38,802,139

MATÉRIEL	En usage le 1er janv. 1924	En usage le 1er janv. 1925
LOCOMOTIVES—		
Voyageurs	26	25
Marchandises	56	53
Manœuvre	4	3
Total	86	81
VOITURES À VOYAGEURS—		
Voitures à voyageurs	46	44
Voitures automotrices	....	2
Salon	2	....
Restaurant	1	1
Voyageurs et bagages combinés	10	10
Bagage, poste et messageries	24	20
Lait	19	17
Total	102	94
WAGONS, MARCHANDISES ET SERVICE—		
Marchandises—		
Fermés	1,855	1,910
Animaux	6	3
Charbon	200	200
Plate-forme	338	308
Fourgon	43	43
Service—		
A cendres	40	40
Déblais	20	23
Chasse-neige	8	8
Construction	67	74
Grattoir	15	15
Officiel	1	1
Magasin	1	1
Total	2,594	2,626

COMPTES DES RECETTES, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (Y COMPRIS LE VERMONT CENTRAL)

1. Compte des recettes, Chemins de fer Nationaux du Canada, y compris le Vermont Central, pour les années terminées le 31 décembre 1924 et 1923.

2. Comptes des recettes, Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes, pour les années terminées le 31 décembre 1924 et 1923.

3. Comptes des recettes, Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des Etats-Unis, pour les années terminées le 31 décembre 1924 et 1923.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (Y COMPRIS LE VERMONT CENTRAL)

COMPTE DES RECETTES, ANNÉES TERMINÉES LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

RECETTES BRUTES D'EXPLOITATION

	1924	1923
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 201,224,493 13	$ 214,787,207 46
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U....	34,363,689 42	38,348,280 15
Total, réseau des chem. de fer Nation. du Canada...	$ 235,588,182 55	$ 253,135,487 61
Réseau du Vermont Central.....	8,380,752 39	8,627,980 41
Total.....	$ 243,968,934 94	$ 261,763,468 02

DÉPENSES BRUTES D'EXPLOITATION

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 189,460,403 90	$ 202,936,658 84
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U....	28,883,527 17	29,768,179 69
Total, réseau des chem. de fer Nation. du Canada...	218,343,931 07	232,704,838 53
Réseau du Vermont Central.....	7,298,127 43	7,677,080 80
Total.....	$ 225,642,058 50	$ 240,381,919 33

RECETTE OU DÉFICIT NET D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 11,764,089 23	$ 11,850,548 62
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.....	5,480,162 25	8,580,100 46
Total, réseau National du Canada.....	$ 17,244,251 48	$ 20,430,649 08
Réseau du Vermont Central.....	1,082,624 96	950,899 61
Total.....	$ 18,326,876 44	$ 21,381,548 69

TAXES ACCUMULÉES, RECETTES NON RECOUVRABLES ET RECETTES DIVERSES

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 3,471,164 64	$ 2,895,493 42
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.....	1,538,069 82	1,261,916 85
Total, Réseau National du Canada.....	$ 5,009,234 46	$ 4,157,410 27
Vermont Central.....	230,656 79	243,696 02
Total.....	$ 5,239,891 25	$ 4,401,106 29

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (Y COMPRIS LE VERMONT CENTRAL)

RECETTE TOTALE D'EXPLOITATION

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 8,292,924 59	$ 8,955,055 20
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.....	3,942,092 43	7,318,183 61
Total, Réseau National du Canada.....	$ 12,235,017 02	$ 16,273,238 81
Vermont Central.....	851,968 17	707,203 59
Total.....	$ 13,086,985 19	$ 16,980,442 40

DÉDUCTION DE LA RECETTE BRUTE

	1924	1923
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 9,298,130 99	$ 6,350,039 31
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U....	*6,760,820 09*	*9,121,629 11*
Total, Réseau National du Canada.....	$ 2,537,310 90	$ *2,771,589 80*
Vermont Central.....	*622,761 59*	*843,976 95*
Total.....	$ 1,914,549 31	$ *3,615,566 75*

RECETTES OU DÉFICIT TOTAUX, FRAIS FIXES NON RÉDUITS

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes..	$ 17,591,055 58	$ 15,305,094 51
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U....	*2,818,727 66*	*1,803,445 50*
Total, Réseau National du Canada.....	$ 14,772,327 92	$ 13,501,649 01
Vermont Central.....	229,206 58	*136,773 36*
Total.....	$ 15,001,534 50	$ 13,364,875 65

FRAIS FIXES

Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes—		
Intérêt dû au public.....	$ 37,459,173 25	$ 34,125,745 92
Intérêt dû au gouvernement.....	31,271,043 00	30,157,943 67
	$ 68,730,216 25	$ 64,283,689 59
Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.—		
Intérêt dû au public.....	$ 902,530 89	915,634 36
Réseau National du Canada.....	$ 69,632,747 14	$ 65,199,323 95
Vermont Central, dû au public.....	538,922 04	498,287 61
Vermont Central, dû au Réseau National du Canada.....	$ 587,347 05	446,614 78
	$ 1,126,269 09	$ 944,902 39
Total, chemins de fer Nationaux du Canada et Vermont Central.....	$ 70,759,016 23	$ 66,144,226 34

DÉFICIT TOTAL

Chemins de fer du Nationaux du Canada, lignes canad....	$ *51,139,160 67*	$ *48,978,595 08*
Chemins de fer du Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	*3,721,258 55*	*2,719,079 86*
Total Réseau National du Canada.....	$ *54,860,419 22*	$ *51,697,674 94*
Vermont Central.....	*897,062 51*	*1,081,675 75*
Déficit total.....	$ *55,757,481 73*	$ *52,779,350 69*

NOTE—Ces tableaux portent les données de 1923 en vue de constituer un terrain plus propice de comparaison avec les méthodes de comptabilité usitées en 1924. Le bilan net n'en est cependant pas modifié.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—LIGNES CANADIENNES

COMPTES DES RECETTES, ANNÉES TERMINÉES LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

RECETTE BRUTE D'EXPLOITATION

	1924	1923
Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 80,402,154 45	$ 89,749,404 97
Réseau du Canadien-Nord	58,100,383 07	60,216,771 82
Chemins de fer du Gouvernement canadien	43,206,625 72	44,809,781 66
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	19,515,329 89	20,011,249 01
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 201,224,493 13	$ 214,787,207 46

DÉPENSES BRUTES D'EXPLOITATION

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 66,326,773 44	$ 72,075,700 29
Réseau du Canadien-Nord	59,012,363 64	62,810,576 31
Chemins de fer du Gouvernement canadien	41,858,398 43	44,962,554 84
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	22,262,868 39	23,087,827 40
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 189,460,403 90	202,936,658 84

RECETTES BRUTES OU DÉFICIT D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 14,075,381 01	$ 17,673,704 68
Réseau du Canadien-Nord	*911,980 57*	*2,593,804 49*
Chemins de fer du Gouvernement canadien	1,348,227 29	*152,773 18*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	*2,747,538 50*	*3,076,578 39*
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 11,764,089 23	$ 11,850,548 62

TAXES ACCUMULÉES, RECETTES NON RECOUVRABLES ET RECETTES DIVERSES

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 1,686,130 15	$ 1,337,608 37
Réseau du Canadien-Nord	1,083,511 57	988,414 70
Chemins de fer du Gouvernement canadien	140,744 59	59,186 12
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	560,778 33	510,284 23
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 3,471,164 64	$ 2,895,493 42

RECETTE OU DÉFICIT TOTAL D'EXPLOITATION

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 12,389,250 86	$ 16,336,096 31
Réseau du Canadien-Nord	*1,995,492 14*	*3,582,219 19*
Chemins de fer du Gouvernement canadien	1,207,482 70	*211,959 30*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	*3,308,316 83*	*3,586,862 62*
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 8,292,924 59	$ 8,955,055 20

RECETTE NON D'EXPLOITATION OU FRAIS NETS

	1924	1923
Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 5,310,520 02	$ 2,857,915 34
Réseau du Canadien-Nord	1,545,671 30	1,844,648 29
Chemins de fer du Gouvernement canadien	103,135 54	*3,983 96*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	2,338,804 13	1,651,459 64
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 9,298,130 99	$ 6,350,039 31

RECETTES OU DÉFICIT TOTAL, FRAIS FIXES NON RÉDUITS

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ 17,699,770 88	$ 19,194,011 65
Réseau du Canadien-Nord	*449,820 84*	*1,737,570 90*
Chemins de fer du Gouvernement canadien	1,310,618 24	*215,943 26*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	*969,512 70*	*1,935,402 98*
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 17,591,055 58	$ 15,305,094 51

FRAIS FIXES

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)—		
Intérêt dû au public	$ 17,841,521 04	$ 14,179,129 26
Intérêt dû au Gouvernement	6,673,459 11	5,999,898 75
	$ 24,514,980 15	$ 20,179,028 01
Réseau du Canadien-Nord—		
Intérêt dû au public	15,188,695 13	15,517,659 58
Intérêt dû au Gouvernement	19,528,454 19	18,701,675 52
	$ 34,717,149 32	$ 34,219,335 10
Grand-Tronc-Pacifique—		
Intérêt dû au public	4,428,957 08	4,428,957 08
Intérêt dû au Gouvernement	2,203,724 37	2,823,801 42
Intérêt sur certificats du receveur	2,865,405 33	2,632,567 98
	$ 9,498,086 78	$ 9,885,326 48
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 68,730,216 25	$ 64,283,689 59

DÉFICIT TOTAL

Chemins de fer Nationaux du Canada (y compris le réseau canadien du Grand-Tronc)	$ *6,815,209,27*	$ *985,016 36*
Réseau du Canadien-Nord	*35,166,970 16*	*35,956,906 00*
Chemins de fer du Gouvernement Canadien	1,310,618 24	*215,943 26*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	*10,467,599 48*	*11,820,729 46*
Ch. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ *51,139,160 67*	$ *48,978,595 08*

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—LIGNES DES ÉTATS-UNIS

COMPTES DES RECETTES, ANNÉES TERMINÉES LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

RECETTE BRUTE D'EXPLOITATION

	1924	1923
Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ 2,595,230 08	$ 3,515,000 00
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	29,591,984 53	32,471,522 74
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	2,176,474 81	2,361,757 41
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 34,363,689 42	$ 38,348,280 15

DÉPENSES BRUTES D'EXPLOITATION

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ 3,077,805 13	$ 4,006,702 84
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	23,881,316 76	23,679,714 70
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	1,924,405 28	2,081,762 15
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 28,883,527 17	$ 29,768,179 69

RECETTE OU DÉFICIT NET D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ *482,575 05*	$ *491,702 84*
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	5,710,667 77	8,791,808 04
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	252,069 53	279,995 26
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 5,480,162 25	$ 8,580,100 46

TAXES ACCUMULÉES, RECETTES NON RECOUVRABLES ET RECETTES DIVERSES

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ 215,088 62	$ 196,809 00
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	1,215,177 96	946,068 69
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	107,803 24	119,039 16
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 1,538,069 82	$ 1,261,916 85

RECETTE OU DÉFICIT TOTAL D'EXPLOITATION

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ *697,663 67*	$ *688,511 84*
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	4,495,489 81	7,845,739 35
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	144,266 29	160,956 10
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 3,942,092 43	$ 7,318,183 61

RECETTE NON D'EXPLOITATION OU FRAIS NETS

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ *1,244,895 65*	$ *1,874,456 34*
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	*5,594,938 06*	*7,174,471 63*
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	79,013 62	*72,701 14*
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ *6,760,820 09*	$ *9,121,629 11*

RECETTE OU DÉFICIT TOTAL, FRAIS FIXES NON RÉDUITS

	1924	1923
Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ *1,942,559 32*	$ *2,562,968 18*
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	*1,099,448 25*	671,267 72
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	223,279 91	88,254 96
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ *2,818,727 66*	$ *1,803,445 50*

FRAIS FIXES

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre—		
Intérêt dû au public	$.....	$.....
Intérêt dû au Gouvernement	.....	.....
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest—		
Intérêt dû au public	$ 622,330 89	$ 635,114 04
Intérêt dû au Gouvernement	.....	.....
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique—		
Intérêt dû au public	$ 280,200 00	$ 280,519 72
Intérêt dû au Gouvernement	.....	.....
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ 902,530 89	$ 915,634 36

DÉFICIT TOTAL

Grand-Tronc, lignes de la Nouvelle-Angleterre	$ *1,942,559 32*	$ *2,562,968 18*
Grand-Tronc, lignes de l'Ouest	*1,721,779 14*	36,153 08
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	*56,920 09*	*192,264 76*
Chemins de fer Nationaux du Canada aux E.-Unis	$ *3,721,258 55*	$ *2,719,079 86*

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

TOTAL DES DÉPENSES ET DES RECETTES du ministère des Chemins de fer et des Canaux depuis la confédération, jusqu'au 31 mars 1925

	$ c.	$ c.
Dépenses totales		1,298,529,333 59
Dépenses—Chemins de fer	926,941,230 89	
" Pont de Québec	22,165,875 13	
" Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
" Canaux	224,607,335 62	
" Diverses	46,029,420 86	
Total des dépenses		1,298,529,333 59
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	681,393,482 85	
Compte du revenu	491,797,310 15	
Compte des recettes	46,553,069 50	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
Total des dépenses		1,298,529,333 59
Classification des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Capital	474,271,512 05	
Recettes	7,753,013 24	
Revenu	444,916 705 60	
		926,941,230 89
Pont de Québec—		
Capital	21,706,664 49	
Recettes	459,210 64	
		22,165,875 13
Subventions aux chemins de fer		78,785,471 09
Total des dépenses pour chemins de fer		1,027,892,577 11
Canaux—		
Capital	163,787,854 94	
Recettes	14,015,587 18	
Revenu—personnel	26,021,511 72	
Revenu—réparations	20,782,381 78	224,607,335 62
Dépenses diverses—		
Capital	21,627,451 37	
Recettes	24,325,258 44	
Revenu	76,711 05	46,029,420 86
Grand total des dépenses		1,298,529,333 59

ETAT GÉNÉRAL des dépenses et des recettes pour l'année financière terminée le 31 mars 1925

	$ c.	$ c.
Grand total des dépenses au 31 mars 1925		1,298,529,333 59
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer, y compris le pont de Québec	1,027,892,577 11	
Canaux	224,607,335 62	
Dépenses générales	46,029,420 86	1,298,529,333 59
Total des dépenses de l'année terminée le 31 mars 1925—		
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer	325,238 38	
Canaux	13,084,330 37	
Dépenses générales	3,308,971 56	
		16,718,540 31
RECETTES		
Grand total des recettes encaissées du 1er juillet 1867 au 31 mars 1925—		
Chemins de fer	391,866,392 09	
Canaux	21,636,577 72	
		413,502,969 81
Recettes provenant des canaux pendant l'année financière		913,075 27

RECETTES

Etat général des recettes encaissées durant l'année terminée le 31 mars 1925

	$ c.
Canaux—	
Canal Welland	68,706 19
" Port-Colborne (élévateur de)	362,596 97
Canal Welland, maritime	9,893 43
Canal Beauharnois	15,026 55
Canal Soulanges	3,680 60
Canal Cornwall	25,336 18
Canal Williamsburg	1,753 50
Canal Lachine	256,305 67
Canal Chambly	959 86
Canal Carillon et Grenville	865 00
Ecluse Ste-Anne	572 72
Canal Chats-Falls	1 00
Canal Rideau	13,934 54
Canal St-Pierre	31 00
Canal Murray	254 00
Canal Trent	153,066 06
Canal Sault Ste-Marie	92 00
Total	913,075 27

Etat général des dépenses pour l'année terminée le 31 mars 1925

	$ c.	$ c
Total des dépenses		16,718,540 31
Dépenses imputables au chemins de fer	325,238 38	
Dépenses imputables aux canaux	13,084,330 37	
Dépenses générales	3,308,971 56	
Total des dépenses		16,718,540 31
Classifications des dépenses générales—		
Compte de capital	10,516,856 06	
Compte de recettes	4,196,047 40	
Compte de revenu	2,005,636 85	
Total des dépenses		16,718,540 31
Classifications des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Dépenses imputables au capital		*37,499 37*
Dépenses imputables aux recettes		362,737 75
Canaux—		
Dépenses imputables au capital		10,619,902 69
Dépenses imputables aux recettes	445,955 15	
Dépenses imputables au revenu, en général	12,835 68	458,790 83
Dépenses imputables au revenu, personnel	959,516 48	
Dépenses imputables au revenu, personnel en général	125,749 80	
		1,085,266 28
Dépenses imputables au revenu, réparations	853,076 17	
Dépenses imputables au revenu, réparations générales	67,294 40	
		920,370 57
Dépenses générales, imputables au capital		*65,547 26*
Dépenses générales, imputables aux recettes		3,374,518 82
Total des dépenses		16,718,540 31

Principaux Chapitres de Dépenses pour l'année financière

	$ c.
Commission des chemins de fer—entretien	212,411 23
" " " statut	54,387 71
Levés et inspections—chemins de fer	46,614 33
Caisse des passages à niveau	39,436 49
Loi des grandes routes, chap. 54, 1919	2,925,163 92
Commission des grandes routes	38,374 73
Loi de retraite 1920, Pension n° 4	29,008 46
Crédit n° 379, Canal maritime du St-Laurent—Levés et inspections	57,504 24
Loi des accidents du travail	266,889 52
Chemins des fer du gouvernement Canadien—Supplément de l'allocation de pension	45,832 61
Chemins de fer du gouvernement canadien, capital	*39,683 41*
Canal du St-Laurent—haute navigation	40,631 56
" Welland—haute navigation	9,909,636 95
Levés et inspection—canaux	12,835 68
Dépenses—canaux	2,928,181 98
Dépenses diverses	151,314 31
	16,718,540 31

Etat des dépenses sur les chemins de fer du gouvernement et autres pour l'année financière terminée le 31 mars 1925

—	Capital	Recettes	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	42,894 91	.....	42,894 91
Chemin de fer Transcontinental National	*32,592 34*	.....	*32,592 84*
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	*53,848 38*	.....	*53,848 33*
Comptes divers en souffrance	3,862 40	.....	3,862 40
Total	*39,683 41*	.....	*39,683 41*
Commission des chemins de fer, entretien	.....	212,411 23	212,411 23
" " " " statutaire	.....	54,387 71	54,387 71
Levés et inspections	.....	46,614 33	46,614 33
Passages à niveau	.....	39,436 49	39,436 49
Wagons du Gouverneur Général	.....	9,887 99	9,887 99
Ch. de fer de la Baie d'Hudson—Tête de ligne de Port-Nelson	2,184 04	.....	2,184 04
Total	2,184 04	362,737 75	364,921 79
Grand total des chemins de fer	*37,499 37*	362,737 75	325,238 38
Divers			
Loi des grandes routes du Canada, chap. 54, 1919	.....	2,925,163 92	2,925,163 92
Loi de retraite, 1920, pension n° 4	.....	29,008 46	29,008 46
Loi des accidents du travail, chap. 15, statuts du Canada, 1918	.....	266,889 52	266,889 52
Commission des grandes routes du Canada	.....	38,374 73	38,374 73
Impressions et papeterie, service extérieur	.....	4,589 70	4,589 70
Chemins de fer du gouvernement canadien—Supplément de l'allocation de pension	.....	45,832 61	45,832 61
Actions du ch. de fer Canad. Northern—Prévisions statutaires	0 10	.....	0 10
Matériel divers de chemin de fer	*65,547 36*	.....	*65,547 36*
Crédit n° 358—Canal Lachine, Remboursement d'impôt versés par Andrew Baile and Andrew Baile, Ltd	.....	7,155 64	7,155 64
Crédit n° 479—Canal de haute naviga. du St-Laurent—Levés et inspection et Comité National Consultatif du Canada	.....	57,504 24	57,504 24
	65,547 26	3,374,518 82	3,308,971 56

ETAT des dépenses pour les canaux, année terminée le 31 mars 1925

Nom du canal	Imputable sur		Imputable sur revenu		Total
	Capital	Recettes	Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville	.....	4,710 61	27,783 01	21,261 17	53,754 79
Chambly	.....	28,734 08	43,610 39	50,462 20	122,806 67
Cornwall	.....	.....	95,379 85	72,863 24	168,243 09
Lachine	.....	54,337 80	129,423 68	178,763 23	362,524 71
Murray	.....	.....	7,720 72	5,942 06	13,662 78
Rideau	.....	7,439 26	70,778 25	104,683 28	182,900 79
Ecluse de Ste-Anne	100,000 00	.....	5,034 21	5,987 83	111,022 04
Canaux du fleuve St-Laurent	.....	43,776 43	.....	.....	43,776 43
Canal maritime du St-Laurent	40,631 56	.....	.....	.....	40,631 56
St-Ours	.....	.....	4,780 47	4,676 24	9,456 71
Soulanges	.....	39,739 75	49,813 66	74,385 78	163,939 19
St-Pierre	.....	45,362 06	5,452 34	341 72	51,156 12
Sault Ste-Marie	.....	.....	38,297 91	33,504 71	71,802 62
Trent	143,957 44	118,003 41	112,840 80	76,096 84	450,898 49
Welland	425,676 74	103,851 75	324,927 27	191,470 41	1,045,926 17
Welland maritime	9,909,636 95	.....	.....	.....	9,909,636 95
Williamsburg	.....	.....	43,673 92	32,637 46	76,311 38
	10,619,902 69	445,955 15	959,516 48	853,076 17	12,878,450 49
EN GÉNÉRAL POUR CANAUX					
Dragueurs, canaux, Québec	.....	.....	29,415 44	20,270 43	49,685 87
" canal Rideau	.....	.....	.....	27,623 48	27,623 48
Travail du dimanche	.....	.....	59,526 50	.....	59,526 50
Levés hydrauliques et inspections	.....	12,835 68	.....	.....	12,835 68
CANAUX DE QUÉBEC					
Entretien	.....	.....	27,323 44	.....	27,323 44
Jetée de Hungry-Bay et St-Barbe	.....	.....	.....	19,400 49	19,400 49
DIVERS					
Gratifications en vertu de la Loi du Service Civil, en faveur des dépendants des employés décédés	.....	.....	4,059 48	.....	4,059 48
Recettes des canaux	.....	.....	5,424 94	.....	5,424 94
Total	.....	12,835 68	125,749 80	67,294 40	205,879 88
Grand total	10,619,902 69	458,790 83	1,085,266 28	920,370 57	13,084,330 37

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

—	Capital	Recettes	Revenu	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses pour chemins de fer	*37,499 37*	362,737 75	.....	325,238 38
Dépenses pour canaux	10,619,902 69	458,790 83	2,005,636 85	13,084,330 37
Dépenses diverses, générales	*65,547 26*	3,374,518 82	.....	3,308,971 56
	10,516,856 06	4,196,047 40	2,005,636 85	16,718,540 31

Etat des dépenses pour les canaux au 31 mars 1925

COMPTE DE CAPITAL

—	Années précédentes	1924-25	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,029 29	.....	1,636,029 29
Carillon et Grenville	4,191,756 51	.....	4,191,756 51
Chambly	780,996 52	.....	780,996 52
Cornwall	7,246,304 21	.....	7,246,304 21
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Lachine	14,132,684 80	.....	14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71	.....	75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11	.....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Rideau	4,214,263 99	.....	4,214,263 99
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	.....	4,935,809 42
Soulanges	7,904,044 53	.....	7,904,044 53
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63	100,000 00	1,270,215 63
Canaux du fleuve St-Laurent—			
Canal du Nord	1,995,142 87	.....	1,995,142 87
Biefs de rivières	483,830 20	.....	483,830 20
Chenal des Galops	1,039,895 65	.....	1,039,895 65
Canal maritime du St-Laurent	95,145 74	40,631 56	135,777 30
St-Ours	127,228 56	.....	127,228 56
St-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Trent	19,175,802 29	143,957 44	19,319,759 73
Welland	29,482,820 89	425,676 74	29,908,497 63
Welland (maritime)	40,862,455 82	9,909,636 95	50,772,092 77
Williamsburg	1,334,551 80	.....	1,334,551 80
Farran's Point	877,090 57	.....	877,090 57
Galops	6,143,468 11	.....	6,143,468 11
Rapide Plat	2,159,880 80	.....	2,159,880 80
Total	153,132,985 56	10,619,902 69	163,752,888 25
Canaux en général	34,966 69	.....	34,966 69
Grand total	153,167,952 25	10,619,902 69	163,787,854 94

COMPTES DES RECETTES

—	Années précédentes	1924-25	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	44,387 53	.....	44,387 53
Beauharnois	265,810 84	.....	265,810 84
Carillon et Grenville	456,809 11	4,710 61	461,519 72
Chambly	860,861 46	28,734 08	889,595 54
Cornwall	637,119 09	.....	637,119 09
Ecluse et barrage de la Culbute	60,923 37	.....	60,923 37
Lachine	1,832,835 98	54,337 80	1,887,173 78
Lac St-François	27,028 08	.....	27,028 08
Murray	101,457 76	.....	101,457 76
Rideau	707,426 29	7,439 26	714,865 55
Sault Ste-Marie	320,974 77	.....	320,974 77
Soulanges	454,204 71	39,739 75	493,944 46
Ecluse Ste-Anne	118,018 13	.....	118,018 13
Fleuve St-Laurent et canaux	128,298 11	43,776 43	172,074 54
St-Ours	178,366 58	.....	178,366 58
St-Pierre	736,130 99	45,362 06	781,493 05
Tay	748 65	.....	748 65
Trent	2,206,440 49	118,003 41	2,324,443 90
Welland	3,056,822 42	103,851 75	3,160,674 17
Williamsburg	396,175 43	.....	396,175 43
Total	12,590,839 79	445,955 15	13,036,794 94
Canaux en général	965,956 56	12,835 68	978,792 24
Grand total	13,556,796 35	458,790 83	14,015,587 18

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL

Canaux	Années précédentes	1924-25	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	649,574 89	.....	649,574 89
Carillon et Grenville	1,018,538 91	27,783 01	1,046,321 92
Chambly	1,277,605 28	43,610 39	1,321,215 67
Cornwall	2,254,195 59	95,379 85	2,349,575 44
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507 48	.....	11,507 48
Lachine	3,568,865 15	129,423 68	3,698,288 83
Murray	189,969 08	7,720 72	197,689 80
Rideau	2,232,015 44	70,778 25	2,302,793 69
Sault Ste-Marie	658,040 93	38,297 91	696,338 84
Soulanges	835,550 92	49,813 66	885,364 58
Ecluse Ste-Anne	157,215 67	5,034 21	162,249 88
St-Ours	153,779 57	4,780 47	158,560 04
St-Pierre	154,184 32	5,452 34	159,636 66
Trent	1,250,899 98	112,840 80	1,363,740 78
Welland	6,683,291 01	324,927 27	7,008,218 28
Williamsburg	944,966 63	43,673 92	988,640 55
Total	22,040,200 85	959,516 48	22,999,717 33
Canaux en général	2,896,044 59	125,749 80	3,021,794 39
Grand total	24,936,245 44	1,085,266 28	26,021,511 72

COMPTE DES RECETTES—RÉPARATIONS

Canaux	Années précédentes	1924-25	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	525,691 23	.....	525,691 23
Carillon et Grenville	747,356 67	21,261 17	768,617 84
Chambly	1,323,678 74	50,462 20	1,374,140 94
Cornwall	1,443,097 42	72,863 24	1,515,960 66
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15	.....	7,036 15
Lachine	3,289,025 00	178,763 23	3,467,788 23
Murray	133,901 56	5,942 06	139,843 62
Rideau	2,606,182 74	104,683 28	2,710,866 02
Sault Ste-Marie	584,871 39	33,504 71	618,376 10
Soulanges	1,089,429 13	74,385 78	1,163,814 91
Ecluse Ste-Anne	177,840 80	5,987 83	183,828 63
St-Ours	150,770 42	4,676 24	155,446 66
St-Pierre	48,091 63	341 72	48,433 35
Trent	1,220,533 05	76,096 84	1,296,629 89
Welland	4,827,298 98	191,470 41	5,018,769 39
Williamsburg	809,331 76	32,637 46	841,969 22
Total	18,984,136 67	853,076 17	19,837,212 84
Canaux en général	877,874 54	67,294 40	945,168 94
Grand total	19,862,011 21	920,370 57	20,782,381 78

Dépenses totales pour canaux jusqu'au 31 mars 1925

Canaux	Capital	Recettes	Revenu		Total
			Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	.....	44,387 53	.....	.....	44,387 53
Beauharnois	1,636,029 29	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,106 25
Carillon et Grenville	4,191,756 51	461,519 72	1,046,321 92	768,617 84	6,468,215 99
Chambly	780,996 52	889,595 54	1,321,215 67	1,374,140 94	4,365,948 67
Cornwall	7,246,304 21	637,119 09	2,349,575 44	1,515,960 66	11,748,959 40
Ecluse et barr. de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,887,173 78	3,698,288 83	3,467,788 23	23,185,935 64
Lac St-François	75,906 71	27,028 08	.....	.....	102,934 79
Lac St-Louis	298,176 11	.....	.....	.....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,457 76	197,689 80	139,843 62	1,687,937 89
Rideau	4,214,263 99	714,865 55	2,302 793 69	2,710,866 02	9,942,789 25
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	320,974 77	696,338 84	618,376 10	6,571,499 13
Soulanges	7,904,044 53	493,944 46	885,364 58	1,163,814 91	10,447,168 48
Ecluse Ste-Anne	1,270,215 63	118,018 13	162,249 88	183,828 63	1.734,312 27
Canaux du fleuve St-Laurent—					
Canal du Nord	1,995,142 87				
Biefs de rivières	483,830 20	172,074 54	.....	.....	3,690,943 26
Canal Galops	1,039,895 65				
Fleuve St-Laurent—canal maritime	135.777 30	.....	.....	.....	135,777 30
St-Ours	127,228 56	178,366 58	158,560 04	155,446 66	619,601 84
St-Pierre	648,547 14	781,493 05	159,636 66	48,433 35	1,638,110 20
Tay	489,599 23	748 65	.....	.....	490,347 88
Trent	19,319,759 73	2,324,443 90	1,363,740 78	1,296,629 89	24,304,574 30
Welland	29,908,497 63	3,160,674 17	7,008,218 28	5,018,769 39	45,096,159 47
Welland (maritime)	50,772,092 77	.....	.....	.....	50,772,092 77
Williamsburg	1,334,551 80				
Pointe-de-Farran	877,090 57	396,175 43	988,640 55	841,969 22	12,741,776 48
Galops	6,143,468 11				
Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	163,752,888 25	13,036,794 94	22,999,717 33	19,837,212 84	219,626,613 36
Canaux en général	34,966 69	978,792 24	3,021,794 39	945,168 94	4,980 722 26
Grand total	163,787,854 94	14,015,587 18	26,021,511 72	20,782,381 78	224,607,335 62

Déboursés annuels sur les canaux et recettes perçues au 31 mars 1925

—	Clôture de l'année	Capital	Revenu	Recettes		Recettes perçues
				Personnel	Réparations	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement antérieurement à la Confédération y compris les déboursés du gouvernement Impérial..	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Déboursés du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement.	.....	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Déboursés du gouv. depuis....	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341.598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246,69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	8883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349.431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339.538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384.780 54
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 82
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 33
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 81
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 68
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 66
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 19
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	†79,536 58
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 25
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 71
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 11
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 16
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 25
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 23
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 46
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 69
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 08
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 16
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 26
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 21
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
" "	1920	4,579,565 22	743,877 26	745,986 58	713,334 83	442,193 02
" "	1921	5,449,961 68	1,104,239 51	815,979 22	920,992 94	366,010 69
" "	1922	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	804,518 58
" "	1923	4,995,184 27	548,757 36	924,216 63	859,839 45	742,410 46
" "	1924	6,747,395 04	457,510 91	980,094 21	942,056 20	900,575 26
" "	1925	10,619,902 69	455,955 15	959,516 48	853,076 17	913,075 27
Total*.....	.....	163,752,888 25	13,046,794 94	22,999,717 33	19,837,212 84	21,636,577 72

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

† Droits de péage abolis cette année.

ETAT des recettes des canaux pour l'année finissant le 31 mars 1925

Division	Droits	Loyers	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland—			
Port-Colborne	151 88	17,129 99	17,281 87
Elévateur de Port-Colborne	362,596 97	.....	362,596 97
Port-Dalhousie	350 26	51,074 06	51,424 32
Totaux	363,099 11	68,204 05	431,303 16
Canal Welland (de haute navigation)	.....	9,893 43	9,893 43
Canaux du Saint Laurent—			
Coteau Landing, (canal Beauharnois)	.....	15,026 55	15,026 55
Coteau Landing, (canal Soulanges)	26 00	3,654 60	3,680 60
Cornwall	811 68	24,524 50	25,336 18
Cardinal—Williamsburg	10 00	1,743 50	1,753 50
Canal Lachine (Montréal)	24,520 89	227,966 76	252,487 65
Canal Lachine (Lachine)	3,818 02	.....	3,818 02
Totaux	29,186 59	272,915 91	302,102 50
Canal Chambly—			
Chambly	10 00	778 86	788 86
Saint-Jean	4 00	107 00	111 00
Saint-Ours	.....	60 00	60 00
Totaux	14 00	945 86	959 86
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal de Carillon et Grenville	8 00	857 00	865 00
Ecluse de Sainte-Anne	46 72	526 00	572 72
Canal des Chûtes des Chats	.....	1 00	1 00
Totaux	54 72	1,384 00	1,438 72
Canal Rideau—			
Ottawa	310 00	12,301 62	12,611 62
Kingston-Mills	.....	881 91	881 91
Smiths Falls	65 00	376 01	441 01
Totaux	375 00	13,559 54	13,934 54
Canal Saint-Pierre	.....	31 00	31 00
Canal Murray	.....	254 00	254 00
Canal de la Trent	97 00	152,969 06	153,066 06
Canal du Sault-Ste-Marie	.....	92 00	92 00
Grand Total	392,826 42	520,248 85	913,075 27
Montant net déposé au crédit du receveur général	.....	.....	913,075 27

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant loyer accumulé, payé et les soldes dus au 31 mars 1925

Solde dû au 1er avril 1924	Loyers accumulés de chutes d'eau et autres	Loyer de la maison des éclusiers	Totaux	Canaux	Rabais sur surtaxes	Déposé chez le receveur général		Solde dû au 31 mars 1925	Totaux
						Loyer de la maison des éclusiers	Loyers de chutes d'eau		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
39,628 84	50,040 18	2,111 00	91,780 02	Welland	7,729 03	2,216 00	67,161 05	14,673 94	91,780 02
588 03	165 40	8,437 33	9,190 76	Welland (maritime)	3 00	8,495 33	225 10	467 33	9,190 76
3,310 00	2,358 50	216 00	5,884 50	Williamsburg	850 00	216 00	1,527 50	3,291 00	5,884 50
135 00	24,524 50	.....	24,659 50	Cornwall	.....	.....	24,524 50	135 00	24,659 50
.....	15,026 55	.....	15,026 55	Beauharnois	.....	.....	15,026 55	.....	15,026 55
12,925 18	194,865 03	147 48	207,937 69	Lachine	3,367 49	147 48	227,819 28	*23,396 56*	207,937 69
1 00	260 86	690 00	949 86	Chambly	.....	690 00	255 86	4 00	949 86
9,246 62	12,594 42	1,869 00	23,710 04	Rideau	2 50	1,869 00	11,690 54	10,148 00	23,710 04
24,656 96	126,096 99	2,383 66	153,137 61	Trent	139 20	2,383 66	150,585 40	29 35	153,137 61
.....	92 00	.....	92 00	Sault-Ste.-Marie	.....	.....	92 00	.....	92 00
.....	678 00	182 00	860 00	Carillon et Grenville	.....	182 00	675 00	3 00	860 00
.....	3,343 60	336 00	3,679 60	Soulanges	.....	336 00	3,318 60	25 00	3,679 60
.....	461 00	65 00	526 00	Ecluse Ste-Anne	.....	65 00	461 00	.....	526 00
.....	1 00	.....	1 00	Chutes des Chats	.....	.....	1 00	.....	1 00
.....	31 00	.....	31 00	St-Pierre	.....	.....	31 00	.....	31 00
.....	14 00	240 00	254 00	Murray	.....	240 00	14 00	.....	254 00
90,489 63	430,553 03	16,677 47	537,720 13	.....	12,091 22	16,840 47	503,408 38	5,380 06	537,720 13

Canal Welland (haute navigation)—Sommes dépensées pour sa construction au 31 mars 1925

—		Année financière	Capital
			$ c.
Déboursés du gouvernement		1914	994,257 60
" "		1915	4,074,200 69
" "		1916	4,892 105,15
" "		1917	3,513,769 82
" "		1918	1,235,046 59
" "		1919	1,823,875 96
" "		1920	3,499,963 35
" "		1921	5,070,297 57
" "		1922	4,279,815 61
" "		1923	4,776 393 84
" "		1924	6,465,512 55
" "	10,097,045 62		
Vente de matériaux à déduire	187,408 67	1925	9,909,636 95
Total			50,534,875 68

Dépense, comme ci-dessus $50,534,875 68

A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage, etc., imputés comme suit sur le capital de l'entreprise du Canal Welland:—

1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
1915–16	17,627 36	
		237,217 09

Coût total du canal de haute navigation Welland au 31 mars 1925 ..... $50,772,092 77

Chemins de fer de la Baie-d'Hudson et terminus de Port-Nelson—Sommes déboursées au 31 mars 1925

—	Année financière	Chemin de fer de la Baie d'Hudson	Terminus de Port-Nelson	Total
		$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement	1909	92,427 83	.....	92,427 83
" "	1910	53,042 63	.....	53,042 63
" "	1911	184,149 81	.....	184,149 81
" "	1912	159,632 00	.....	159,632 00
" "	1913	1,009,024 52	90,038 63	1,099,063 15
" "	1914	3,071,631 22	1,427,086 03	4,498,717 25
" "	1915	3,256,074 39	1,517,669 60	4,773,743 99
" "	1916	*2,981,425 47	1,905,706 30	4,887,131 77
" "	1917	1,792,190 39	812,089 55	2,604,279 94
" "	1918	1,288,789 61	590,909 39	1,879,699 00
" "	1919	641,318 69	*78,760 89*	562,557 80
" "	1920	*247,153 67*	11,545 19	*235,608 48*
" "	1921	.....	*121,063 71*	*121,063 71*
" "	1922	61,563,43	34,769 87	96,333 30
" "	1923	13,824 94	27,802 56	41,627 50
" "	1924	183,250 35	24,621 93	207,872 28
" "	1925	*53,848 38*	2,184 04	*51,664 34*
		14,487,343 23	6,244,598 49	20,731 941 72

*On a éliminé une somme de $2,000, accordée en vertu du Crédit n° 362, Perception diverse de recettes, année 1915-16, comme allocation de commisération à la veuve de W. D. Smith, qui fut tué accidentellement alors qu'il travaillait à la construction du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson. Voir dépenses au compte du capital concernant les chemins de fer.

PONT DE QUÉBEC—Montant dépensé sur la construction

—	Année financière	Capital.	Revenu
		$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement	1909	.....	422,867 12
" "	1910	.....	111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
" "	1920	*880 65*	
" "	1921	.....	24,555 50
" "	1923	*344 70*	
		14,831,398 29	559,210 64
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co	.....	.....	100,000 00
		14,831,398 29	459,210 64

Frais comme ci-dessous, imputables sur le capital		$14,831,398 29
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10, reçus pour la vente de l'acier et des matériaux employés provenant du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés autrement qu'en vertu de la Loi des subsides:		
Montant garanti par la loi de 1903 chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la Cour Suprême	485 20	
		$ 6,975,266 20
		$21,806,664 49
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
		$21,706,664 49
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du revenu, 1909, 1910 et 1921	559,210 64	
A ajouter également les sommes payées en subventions en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		933,563 97
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1925		$22,640,228 46

LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL—CHAPITRE 15, 1918.—Nombre des réclamations payées et somme déboursée pour indemnités, soins médicaux et pensions, année financière 1924-1925.

BUREAU DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Ministère	Nombre des réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Marine et Pêcheries	5	.....	.....	5	484 05
Défense nationale	3	.....	2	5	936 96
Travaux publics	31	.....	.....	31	1,605 94
Ch. de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	167	.....	32	199	22,752 37
Totaux	206	.....	34	240	25,779 32

NOTE.—Aucun traitement médical n'a été payé par le Bureau de la Nouvelle-Ecosse.

BUREAU DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Marine et Pêcheries	4	.....	.....	4	410 97
Postes	.....	.....	2	2	903 00
Travaux publics	8	1	1	10	1,273 90
Ch. de fer et Canaux, ch. de fer du gouvernement canadien	551	28	71	650	61,461 30
Totaux	563	29	74	666	64,049 17

BUREAU DE L'ONTARIO

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Agriculture	.....	.....	1	1	650 04
Intérieur	2	1	1	4	631 37
Marine et Pêcheries	3	2	10	15	7,286 01
Défense nationale	6	1	5	12	2,590 77
Travaux publics	24	1	9	34	6,621 82
Chemin de fer du gouvernement canadien	178	110	24	312	42,939 76
Canaux	40	13	24	77	17,302 77
Rétablissement des S. dans la vie civile	11	1	8	20	3,366 96
Commerce	4	1	.....	5	698 35
Totaux	268	130	82	480	82,087 85

BUREAU DU MANITOBA

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Intérieur	.....	.....	1	1	300 00
Marine et Pêcheries	.....	1	1	2	260 40
Travaux publics	2	2	3	7	1,809 22
Chemin de fer du gouvernement canadien	287	235	10	532	38,324 68
Totaux	289	238	15	542	40,694 30

BUREAU DE L'ALBERTA

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Agriculture	.....	.....	1	1	559 50
Affaires indiennes	.....	.....	1	1	420 00
Intérieur	34	15	4	53	6,097 64
Mines	.....	.....	1	1	420 00
Commerce	2	3	.....	5	143 78
Totaux	36	18	7	61	7,640 92

BUREAU DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Agriculture	.....	.....	1	1	279 51
Douanes et Accise	3	.....	.....	3	167 53
Intérieur	4	2	2	8	1,651 74
Justice	1	.....	.....	1	609 34
Marine et Pêcheries	17	5	5	27	6,173 54
Défense nationale	4	3	.....	7	195 90
Postes	7	8	.....	15	463 40
Travaux publics	18	27	2	47	3,625 02
Totaux	54	45	10	109	13,165 98

PROVINCE DE QUÉBEC ET DIVERS

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et soins médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Chemins de fer et Canaux, chemin de fer du gouvernement canadien	84	.....	.....	84	14,874 05
Canaux	3	.....	.....	3	3,366 35
Totaux	87	.....	.....	87	18,240 40

SOMMAIRE

Ministère	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Agriculture	.....	.....	3	3	1,489 05
Douanes et Accise	3	.....	.....	3	167 53
Affaires indiennes	.....	.....	1	1	420 00
Intérieur	40	18	8	66	8,680 75
Justice	1	.....	.....	1	609 34
Marine et Pêcheries	29	8	16	53	14,617 97
Mines	.....	.....	1	1	420 00
Défense nationale	13	4	7	24	3,723 63
Postes	7	8	2	17	1,363 40
Travaux publics	83	31	15	129	14,935 90
Chemin de fer du gouvernement canadien	1,267	373	137	1,777	180,352 16
Canaux	43	13	24	80	20,669 12
Rétablissement de S. dans la vie civile	11	1	8	20	3,366 96
Commerce	6	4	.....	10	842 13
Totaux	1,503	460	222	2,185	251,657 94

LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL—CHAPITRE 15—1918

DÉPENSES

Au 31 mars 1924

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	108,121 14	90,892 31	17,218 80	.....	108,111 11	10 03
Nouveau-Brunswick	297,411 60	256,226 93	31,783 92	.....	288,010 85	9,400 75
Ontario	237,605 28	217,154 74	4,928 88	.....	222,083 62	15,521 66
Manitoba	142,497 64	119,874 58	19,330 40	*497 50*	138,707 48	3,790 16
Alberta	37,098 18	16,799 81	3,093 03	*4,164 71*	15,728 13	21,370 05
Colombie-Britannique	55,000 00	39,410 41	3,364 89	*4,422 16*	38,353 14	16,646 86
Province de Québec et divers	150,581 24	150,581 24	.....	.....	150,581 24	.....
Totaux au 31 mars 1924	1,028,315 08	890,940 02	79,719 92	*9,084 37*	961,575 57	66,739 51

Année 1924–1925

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	34,956 18	25,779 32	3,949 98	.....	29,729 30	5,226 88
Nouveau-Brunswick	74,762 81	64,049 17	8,467 55	.....	72,516 72	2,246 09
Ontario	79,808 95	82,087 85	3,042 36	.....	85,130 21	*5,321 26*
Manitoba	49,005 13	40,694 30	7,279 40	.....	47,973 70	1,031 43
Alberta	.....	7,640 92	789 09	*1,031 68*	7,398 33	*7,398 33*
Colombie-Britannique	.....	13,165 98	216 98	*455 46*	12,927 50	*12,927 50*
Province de Québec et divers	18,240 40	18,240 40	.....	.....	18,240 40	.....
Interêt déposé au crédit du revenu casuel	10,116 05	.....	.....	10,116 05	10,116 05	.....
Totaux, année 1924–25	266,889 52	251,657 94	23,745 36	8,628 91	284,032 21	*17,142 60*

Au 31 mars 1925

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	143,077 32	116,671 63	21,168 78	.....	137,840 41	5,236 91
Nouveau-Brunswick	372,174 41	320,276 10	40,251 47	.....	360,527 57	11,646 84
Ontario	317,414 23	299,242 59	7,971 24	.....	307,213 83	10,200 40
Manitoba	191,502 77	160,568 88	26,609 80	*497 50*	186,681 18	4,821 59
Alberta	37,098 18	24,440 73	3,882 12	*5,196 39*	23,126 46	13,971 72
Columbie-Britannique	55,000 00	52,576 39	3,581 87	*4,877 62*	51,280 64	3,719 36
Province de Québec et divers	168,821 64	168,821 64	.....	.....	168,821 64	.....
Interêt déposé au crédit du revenu casuel	10,116 05	.....	.....	10,116 05	10,116 05	.....
Totaux au 31 mars 1925	1,295,204 60	1,142,597 96	103,465 28	*455 46*	1,245,607 78	49,596 82

DÉBOURSÉS pour les chemins de fer au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1925.—Compte du capital

—	Année précédente	Année finissant le 31 mars 1925	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemins de fer du gouvernement canadien—			
Réseau du chemin de fer Intercolonial—			
Chemin de fer Canada Eastern	819,000 00	.....	819,000 00
Chemin de fer du Cap-Breton	3,860,679 14	.....	3,860,679 14
Chemin de fer Drummond County	1,464,000 00	.....	1,464,000 00
Chemin de fer Eastern Extension	1,324,042 81	.....	1,324,042 81
Chemin de fer Montreal and European	333,942 72	.....	333,942 72
Chemin de fer Oxford and New Glasgow	1,949,063 21	.....	1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	136,818,550 99	42,894 91	136,861,445 90
Total	146,569,278 87	42,894 91	146,612,173 78
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	861,847 83	.....	861,847 83
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	13,276,674 49	.....	13,276,674 49
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	2,963,021 87	.....	2,963,021 87
Transcontinental National	169,327,468 90	*32,592 34*	169,294,876 56
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	293,067 16	.....	293,067 16
Chemin de fer Salisbury et Albert	437,647 60	.....	437,647 60
Chemin de fer St-Martin	302,045 64	.....	302,045 64
Chemin de fer Elgin et Havelock	135,029 12	.....	135,029 12
Chemin de fer York et Carleton	59,749 15	.....	59,749 15
Chemin de fer Québec et Saguenay	7,772,911 03	.....	7,772,911 03
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	711,767 38	.....	711,767 38
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	360,008 39	.....	360,008 39
Chemin de fer Cap-Breton (extension)	107,646 73	.....	107,646 73
d Chemin de fer de la Baie d'Hudson	14,541,191 61	*53,848 38*	14,487,343 23
Chemin de fer de l'État, matériel roulant	35,906,042 55	.....	35,906,042 55
e Chemin de fer de l'État—Divers	345 00	.....	345 00
b Pont de Québec	21,706,664 49	.....	21,706,664 49
Divers comptes en souffrance	.....	3,862 40	3,862 40
Total	415,332,407 81	*39,683 41*	415,292,724 40
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer Canadian Northern	9,999,999 90	0 10	10,000,000 00
Chemin de fer Annapolis et Digby	660,683 09	.....	660,683 09
a Chemin de fer European and North American	88,363 18	.....	88,363 18
a Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72	.....	208,509 72
c Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48	.....	48,410 48
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,790,024 81	.....	62,790,024 81
Chemin de fer de la Baie-d'Hudson—Terminus de Port-Nelson	6,242,414 45	2,184 04	6,244,598 49
Territoire du Yukon, ch. de fer de Stikine à Teslin	283,323 55	.....	283,323 55
f Chemin de fer North	250,000 00	.....	250,000 00
Wagons du Gouverneur général	71,538 82	.....	71,538 82
e Dépenses diverses	18,000 00	.....	18,000 00
Total	495,993,675 81	*37,499 27*	495,956,176 54

a Montant versé de 1868 à 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds Consolidé.

b Préparé de manière à concorder avec la cédule F des Comptes Publics et le bilan des chemins de fer Nationaux pour 1925.

c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.48, a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000 (Chap. 6, Victoria).

d Dépense de $2,000, autorisée en vertu du crédit N° 368, Perception diverse de recettes, année 1915-16, pour accorder une allocation de commisération à la veuve de W. D. Smith. Voir sommaire des dépenses à la page suivante.

e Dépense faite en 1918-19 pour la construction de navires en bois transférée du compte des dépenses diverses au compte des chemins de fer de l'État.

f Dépenses faites en 1914-15.

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT POUR CHEMINS DE FER

Récapitulation des dépenses et des recettes au 31 mars 1925

—	Capital	Revenus			Revenus
		Allocations de commisération et divers	Améliorations	Frais d'exploitation	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites avant la Confédération	13,881,460 65	.....	.....	.....	.....
Depuis la Confédération—					
1868 à 1890 inclusivement	105,592,016 89	43,639 97	.....	45,661,435 22	39,107,792 60
1890 à 1891	1,184,317 34	.....	.....	3,949,263 73	3,181,888 56
1891 à 1892	417,425 73	.....	.....	3,748,597 77	3,136,393 51
1892 à 1893	712,917 44	.....	.....	3,288,629 62	3,262,505 62
1893 à 1894	585,749 01	.....	.....	3,226,208 13	3,179,019 57
1894 à 1895	376,814 83	.....	.....	3,197,846 17	3,129,450 37
1895 à 1896	324,774 72	.....	.....	3,254,442 64	3,140,678 47
1896 à 1897	204,624 31	.....	.....	3,195,959 58	3,060,074 38
1897 à 1898	270,990 85	1,400 00	.....	3,507,248 88	3,313,847 10
1898 à 1899	1,112,348 47	.....	.....	3,696,612 31	3,940,570 11
1899 à 1900	3,309,130 42	.....	.....	4,665,228 06	4,774,161 87
1900 à 1901	3,922,989 37	.....	.....	5,739,051 54	5,213,381 24
1901 à 1902	5,386,611 24	.....	.....	5,861,099 54	5,918,990 43
1902 à 1903	3,083,680 86	.....	.....	6,474,134 20	6,584,598 77
1903 à 1094	2,619,059 86	.....	.....	7,599,958 57	6,627,255 51
1904 à 1905	6,125,481 79	.....	.....	8,906,154 35	7,050,892 11
1905 à 1906	6,102,565 74	.....	.....	7,893,653 49	7,950,552 97
1906 à 1907	7,174,370 17	.....	.....	6,328,745 65	6,509,186 49
1907 à 1908	23,684,005 25	.....	.....	9,595,295 43	9,534,569 04
1908 à 1909	29,414,227 34	.....	.....	9,764,586 51	8,894,420 42
1909 à 1910	21,505,975 91	.....	.....	9,095,903 96	9,647,963 71
1910 à 1911	24,532,466 18	1,000 00	.....	10,037,878 77	10,249,394 38
1911 à 1912	23,108,805 52	3,950 00	.....	11,074,852 80	11,034,165 83
1912 à 1913	17,375,968 10	4,500 00	.....	12,499,925 65	12,442,203 46
1913 à 1914	21,628,095 15	11,300 00	.....	13,559,225 45	13,394,317 37
a1914 à 1915	22,115,663 92	23,000 00	.....	12,474,453 85	12,149,357 32
b1915 à 1916	21,153,255 19	3,400 00	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
1916 à 1917	12,003,649 70	4,000 00	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
1917 à 1918	34,699,416 96	15,100 00	.....	33,400,460 45	27,240,956 87
1918 à 1919	40,193,180 64	17,000 00	.....	43,889,626 07	38,013,725 69
1919 à 1920	11,593,148 00	8,500 00	.....	48,194,709 86	41,402,061 36
1920 à 1921	5,096,534 94	2,000 00	.....	43,770,971 10	36,814,349 70
*1921 à 1922	4,553,638 03	.....	.....	6,326,800 47	.....
1922 à 1923	*1,052,292 72*	.....	.....	5,695,669 05	.....
1923 à 1924	315,943 52	.....	.....	.....	.....
1924 à 1925	*37,499 37*	.....	.....	.....	.....
	474,271,512 05	138,789 97	2,586,230 21	442,191,685 42	391,866,392 09

	$ c.
Montant total des déboursés imputables sur le compte du capital	474,271,512 05
Somme payées pour le Pont de Québec au 31 mars 1925	21,706,664 49
Dépenses diverses pour 1914	18,000 00
	495,996 176 54
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton	40,000 00
	495,956,176 54

*Sous autorité du crédit 341, chapitre 54, 1921, les recettes et les revenus des chemins de fer du gouvernement furent employés par l'administration, au paiement des frais d'exploitation, à partir du 1er janvier 1921.

a. Dépenses faites par le chemin North comprises.

b. Somme de $2,000 transférée du compte du capital.

II. Subventions versées, au 31 mars 1925

Votes de subvention		Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
47 Vic., chap. 8 52 " 3	51,200 00	1	Ch. de fer Albert Southern N.-B.	50,460 00	50,460 00
3-4 Geo. V, chap 46	—	2	Ch. de fer Alberta Central, Alta	404,480 00	404,480 00
62-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8 1 Ed. VII, chap. 7	—	3	Ch. de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ont.	2,048,704 00	2,048,704 00
9-10 " 51	—	4	Chemin de fer Algoma Eastern, autrefois la Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ontario	547,648 00	547,648 00
1 " 7	—	5	Ch. de fer Atlantic and Lake Superior, P.Q.	163,418 19	163,418 19
37 Vic., chap. 14	186,500 annuellement pendant 20 ans	6	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,732,000 00	3,732,000 00
6 Ed. VII, chap. 43 9-10 " 51	—	7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., P.Q.	902,800 00	902,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	8	Ce. de fer de la baie des Chaleurs, P.Q.	620,000 00	620,000 00
—	—	9	Chemin de fer Bay of Quinte, Ontario, maintenant Chemin de fer National du Canada	141,722 45	141,722 45
50-1 Vic., chap. 27 56 " 4	62,400 00	10	Chemin de fer de jonction de Beauharnois, P.Q.	62,400 00	62,400 00
48-9 " 54 49 " 19	22,400 00	11	Ch. de fer Belleville and North Hastings, Ontario.	21,888 00	21,888 00
50-1 " 24 51-8 " 4	57,600 00	12	Ch. de fer Brantford, Waterloo and Lake Erie, Ont.	57,600 00	57,600 00
48-9 " 59 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	128,000 00 64,000 00	13	Ch. de fer Brockville, Westport and Sault Ste-Marie, Ont., maintenant le Canadian National.	140,800 00	140,800 00
—	—	14	Ch. de fer Bruce Mines and Algoma, Ontario	53,920 00	53,920 00
49 Vic., chap. 10 50-1 " 24	96,000 00 6,400 00	15	Ch. de fer Buctouche and Moncton, N.-B.	101,600 00	101,600 00
48-9 " 59 49 " 10 50-1 " 24	96,000 00 38,400 00 180,000 00	16	Chemin do fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20	282,355 20
App. Act. 2, 1918	175,000 00	16½	Chemin de fer Canada Central, Alberta	175,000 00	175,000 00
47 " 8 48-9 " 59 49 " 10 48-9 " 59 51 " 3 57-8 " 4	128,000 00 19,200 00 32,000 00 24,439 84 140,800 00 35,200 00	17	Ch. de fer Canada Eastern, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris l'embranchement de Chatham	374,839 84	374,839 84
62-3 " 7	—	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co.	210,053 59	210,053 59
47 Vic., chap. 8 49 " 10 52 " 3 53 " 2 56 " 2 57-8 " 4	32,000 00 57,600 00 22,400 00 48,000 00 47,000 00 70,400 00	19	Canadian Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer Grand-Nord, P.Q.	1,265,357 14	1,265,357 14
7-8 Ed. VII, c. 63	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,120,000 00	3,120 000 00
2 Geo. V, chap. 7 3-4 " 10 6-7 Ed. VII, c. 40 7-8 " 63	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co.	14,485,635 20	14,485,635 20
"	—	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00	1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	—	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique	5,987,520 00	5,987,520 00
—	—	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Chateauguay and Northern	391,819 75	391,819 75
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique, (défilé du Nid de Corbeau)	3,404,720 00	3,404,720 00
—	—	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranch. de Dyment).	22,336 00	22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	—	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alberta	126,000 00	126,000 00
3-4 46	—	28	Can. Pac. Ry., de Gimli au pont de la rivière Icelandic	80,032 00	80,032 00
—	—	29	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Kootenay à Arrow)	153,866 00	153,866 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-o.	485,474 27	485,474 27
2 Geo. V, chap. 48	—	31	Can Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00	115,000 00
—	—	32	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Pheasant Hills).	435,200 00	435,200 00
—	—	33	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Pipestone)	160,000 00	160,000 00
55-6 Vic., chap. 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co. (de Revelstoke au lac Arrow)	80,000 00	80,000 00
"	—	35	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Selkirk)	83,200 00	83,200 00
4 Edw. VII, chap 34	—	36	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Staynerville).	13,024 00	13,024 00
6 " 43	—	37	Can. Pac. Ry. Co. (de Teulon à la rivière Icelandic)	112,000 00	112,000 00
—	—	38	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Waskada)	64,000 00	64,000 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	39	Can. Pac. Ry., de Winnipeg à Gimli, Man.	34,522 43	34,522 43
48-9 Vic. chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique-Canadien	1,500,000 00	1,500,000 00
57-8 " 4	9,000 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, P.Q.	7,424 00	7,424 00
—	—	42	Ch. de fer Cape Breton Extension, Nouvelle-Ecosse	196,800 00	196,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 50-1 " 24	115,200 00 76,800 00 32,000 00	43	Chemin de fer de Caraquet, Nouveau-Brunswick	224,000 00	224,000 00

II. Subventions versées, au 31 mars 1925—*Suite*

Votes de subvention		Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
47 "Vic., chap. 8					
51 " 3					
52 " 3	83,612 00	44	Ch. de fer Central, Nouveau-Brunswick	226,012 54	226,012 54
53 " 2	142,400 00				
57-8 " 4	48,000 00				
61 " 1					
62-3 " 1					
2 Ed. VII, chap. 48	—	45	Chemin de fer Canada Central, Québec, maintenant Chemin de fer National du Canada	30,145 02	30,145 02
46 Vic., chap. 2	1,525,250 00	46	Chemin de fer Central Canada	1,525,250 00	1,525,250 00
7 " 8					
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant ch. de fer National du Canada	205,862 79	205,862 79
—	—	48	Ligne le long de la côte de la N.-E., chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. Nat. du Can.	160,000 00	160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie-Brit.	88,800 00	88,800 00
50-1 " 24	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse	44,800 00	44,800 00
52 " 3					
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouv.-Ecosse.	39,850 00	39,850 00
5-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Co., Nouvelle-Ecosse	87,808 00	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Ch. de fer Dominion Lime Co., P.Q.	15,360 00	15,360 00
50-1 " 24	96,000 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, P.Q.	423,936 00	423,936 00
52 " 3	14,400 00				
53 " 2	76,800 00				
57-8 " 4	96,000 00				
"	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., P.Q. ch de fer Montreal, Quebec and Southern	69,952 00	69,952 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Ch. de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, Alberta	338,382 48	338,382 48
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co., Alberta, maintenant Canadian Northern Ry.	91,200 00	91,200 00
46 Vic., chap. 25	38,400 00	59	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac and Havelock, N.-B.	82,652 82	82,652 82
51 " 3	44,252 82				
47 " 8	96,000 00	60	Ch. de fer Erie and Huron, Ontario	96,000 00	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Ch. de fer Esquimalt and Nanaimo, Colombie Britannique	1,520,560 00	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick	216,576 00	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick	30,000 00	30,000 00
60-61 " 4	500,000 00	64	Ch. de fer Grand Trunk Co., pont Jubilée Victoria, P.Q.	500,000 00	500,000 00
63 " 3					
56 " 2	48,000 00	65	Ch. de fer Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie, Ontario	39,744 00	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Co.	1,220,480 00	1,220,480 00
49 Vic., chap. 10	32,000 00	67	Chemin de fer Great Eastern, P.Q.	40,345 00	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00				
56 " 2	64,000 00				
53 " 2	37,500 00				
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction, Ontario	46,000 00	46,000 00
57-8 " 4	—	69	Gulf Shore Railway Company, Nouveau-Brunswick	53,699 20	53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Co., P.Q.	231,462 00	231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant Canadian Northern Ry.	1,238,450 93	1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick.	5,553 57	5,553 57
49 " 10	108,800 00	72	Chemin de fer Hereford, P.Q.	155,200 00	155,200 00
52 " 3	48,000 00				
46 " 25	156,800 00	73	Ch. de fer International, P.Q.	156,800 00	156,800 00
53 " 3					
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Chemin de fer International of New Brunswick, autrefois Restigouche and Western Ry. Co.	726,080 00	726,080 00
—	—	75	Inverness Railway and Coal Co.	368,545 97	368,545 97
47 Vic., chap. 8	160,000 00	76	Irondale, Bancroft and Ottawa ch. de fer, Ontario, maintenant Canadian Northern Ry.	144,000 00	144,000 00
52 " 3					
49 " 10	38,400 00	77	Ch. de fer Joggins, Nouvelle-Ecosse	37,500 00	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00				
6 Ed. VII, chap. 43	—	78	Ch. de fer Kettle Valley, Colombie-Britannique	2,174,190 72	2,174,190 72
46 Vic., chap. 24	89,600 00	79	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, anciennement ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario, maintenant National du Can.	208,732 80	208,732 80
49 " 10	70,000 00				
50-1 24	12,800 00				
52 " 3	32,000 00				
55-6 " 5	64,000 00				
47 Vic., chap. 8	48,000 00	80	Ch. de fer Kingston and Pembroke, Ontario	48,000 00	48,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	81	Ch. de fer Klondike Mines	197,184 00	197,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie-Britannique.	1,065,856 00	1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23	118,400 00	83	Ch. de fer Lake Erie and Detroit River, Ontario	475,851 00	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00				
62-3 " 5	—				
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario	320,192 00	320,192 00
50-1 Vic., chap. 24	65, 22 00	85	Ch. de fer Lake Temiscamingue Colonization, P.Q.	310,335 95	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00				

II. Subventions versées, au 31 mars 1925—*Suite*

Votes des subventions		Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
49 Vic., chap. 10	11,200 00	86	Ch. de fer L'Assomption, P.Q.	11,200 00	11,200 00
50-1 " 24	217,600 00	87	Ch. de fer Laurentian, maint. Canadian-Northern.	217,600 00	217,600 00
48-9 " 50	44,800 00	88	Ch. de fer Leamington and St. Clair, Ontario	51,200 00	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00				
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Ch. de fer Liverpool and Milton, maintenant Canadian Northern	32,000 00	32,000 00
45 Vic., chap. 14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06	185,173 06
55-6 Vic., chap., 5	48,000 00	91	Ch. de fer Lotbinière and Mégantic, P.Q.	96,000 00	96,000 00
57-8 " 4	48,000 00				
—	—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00	3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co.	3,200 00	3,200 00
—	—	94	Massawippi Valley Railway Co., P.Q.	5,376 00	5,376 00
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	339,060 40	399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Can.-Northern	125,760 00	125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00	18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00				
57-8 " 4	38,400 00	98	Ch. de fer Montfort Colonization, P.Q, maintenant Canadian Northern	167,440 00	167,440 00
60-1 " 4	66,000 00				
48-9 " 59	30,000 00				
50-1 " 24	64,000 00	99	Ch. de fer Montreal and Champlain Junction, P.Q.	103,600 00	103,600 00
51 " 3	9,600 00				
49 " 10	32,000 00	100	Ch. de fer Montreal and Lake Maskinongé, P.Q.	41,280 00	41,280 00
53 " 2	10,200 00				
50-1 " 24					
53 " 2	192,000 00	101	Ch. de fer Montreal and Ottawa, Ontario	192,000 00	192,000 00
54-5 " 8					
57-8 " 4					
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Ch. de fer Montreal and Province Line, P.Q.	58,560 00	58,560 00
48-9 " 59	72,000 00	103	Ch. de fer Montreal and Sorel, Québec (Quebec, Montreal and Southern)	93,757 57	93,757 57
53 " 2	40,000 00				
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Ch. de fer Montreal and Western, P.Q.	361,270 00	361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Ch. de fer Nakusp and Slocan, Colombie-Britann.	117,760 00	117,760 00
Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., P.Q.	173,440 00	173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00	48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer N.-Brunswick and Prince Edward Island	113,440 00	113,440 00
55-6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	39,840 00	39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co.	300,800 00	300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement Beersville Coal and Railway Co.	27,616 00	27,616 00
—	—	112	Northern Colonization Railway Co., P.Q.	355,200 00	355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00	108,160 00
3-4 " 46					
46 " 26	660,000 00	114	Ch. de fer Northern and Pacific Junction, Ontario	1,320,000 00	1,320,000 00
53 " 2	660,000 00				
55-6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadian Northern	235,200 00	235,200 00
61 "					
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario (Marmora Ry. and Mining Co.) maintenant ch. de fer Canadian-Northern	30,720 00	30,720 00
53 Geo. V, chap 2	99,200 00	117	Oxford Mountain Railway Company, P.Q.	202,926 50	202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—				
56 " 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ch. de fer Ottawa, Arnprior and Parry Sound, Ont.	779,712 00	779,712 00
—	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ontario	262,384 00	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00				
57-8 " 6	64,000 00	121	Ch. de fer Ottawa, Northern and Western, Quebec, and Ottawa and Gatineau Valley	414,931 20	414,931 20
60-1 " 4	—				
52 " 3	128,000 00	12	Ch. de fer Parry Sound and Colonization, Ontario.	152,800 00	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00				
—	—	123	Ch. de fer Pembroke Southern, Ontario	64,000 00	64,000 00
55-6 Vic. chap. 5	—	124	Phillipsburg Junction Ry. Quarry Co., P.Q.	23,712 00	23,712 00
47 " 8	272,000 00				
51 " 3	41,000 00	125	Ch. de fer Pontiac Pacific Junction, P.Q.	193,578 00	193,578 00
53 " 2	24,000 00				
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa and Gatineau Ry. Co (Pont Interprovincial, sur rivière Ottawa)	212,500 00	212,500 00
63-4 " 2					
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Ch. de fer Port-Arthur, Duluth and Western, Ontario, maintenant ch. de fer Canadian-National	271,200 00	271,200 00
53 " 2					
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Quebec Bridge Co., P.Q.	374,353 33	374,353 33
63-4 " 8					
47 " 8	60,342 00				
51 " 3		130	Ch. de fer Quebec Central, P.Q.	585,038 90	585,038 90
53 " 2	288,000 00				
7-8 Ed. VII, c. 63					

II. Subventions versées, au 31 mars 1925—*Suite*

Votes de subventions		Nombre	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
45 Vic., chap. 14	384,000 00				
46 " 25	80,000 00				
48–49 " 59	96,000 00				
49 " 10	186,295 00				
50–1 " 24	28,800 00	131	Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, P.Q., maintenant Chemin de fer National du Canada	1,261,463 50	1,261,463 50
51 " 3	96,000 00				
52 " 3	64,000 00				
53 " 2	40,000 00				
54–5 " 8	5,250 00				
57–8 " 4	44,800 00				
52 Vic., chap. 3	96,000 00	132	Quebec, Montmorency and Charlevoix Railway Co., P.Q.	96,000 00	96,000 00
56 " 3					
—	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*voir* South Shore Ry., P.Q.		
7–8 Ed. VII, c. 51	—	133	Quebec and Saguenay Railway Co., P.Q.	248,801 28	248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	46,144 00
52 Vic., chap. 3	162,200 00	135	Shuswap and Okanagan Railway, Col.-Britannique.	163,200 00	163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	81,280 00	81,280 00
50–1 Vic., chap 24	54,400 00	137	Chemin de fer South Norfolk, Ontario	54,400 00	54,400 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	138	Chemin de fer South Shore (Quebec, Montreal and Southern), Quebec	529,442 00	529,442 00
50–1 Vic., chap. 24	138,300 00				
55–6 " 5	108,000 00	139	Chemin de fer St. Catharines and Niagara Central, Ontario	38,400 00	38,400 00
57–8 " 4	108,800 00				
52 " 3	375,000 00	140	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00	375,000 00
2 Geo., V, chap. 48	—	141	St. John and Quebec Railway Co., Nouveau-Brunswick	1,005,902 42	1,005,902 42
53 Vic., chap. 2	57,600 00				
55–6 " 5	25,024 00	142	Ch. de fer St. Lawrence and Adirondack, Québec	149,481 60	149,481 60
60–61 " 4					
47 " 8	22,400 00	143	Ch. de fer St. Louis and Richibucto, N.-Brunswick.	22,400 00	22,400 00
—	—	144	St. Mary River Railway Co., Territoires du N.-O.	148,094 00	148,094 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	145	St. Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00	67,709 00
7–8 " 63	—	146	St. Maurice Valley Railway Co., Trois-Rivières à Grand'Mère, Québec	173,120 00	173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	Chemin de fer St. Stephen and Milltown, Nouveau-Brunswick	14,848 00	14,848 00
3-4 Geo. V, chap. 53	—	147	Temiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00				
48–9 " 58	258,000 00	148	Ch. de fer Témiscouata, Nouveau-Brunswick et Québec.	645,950 00	645,950 00
51 " 3	100,000 00				
53 " 2	51,200 00				
7–8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ontario	6,112 00	6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Chemin de fer Thousand Islands, Ontario	29,840 00	29,840 00
63–4 " 8					
55–6 " 5	—				
57–8 " 4	—	151	Ch. de fer Tilsonburg, Lake Erie and Pacific, Ontario.	150,071 48	150,071 48
60–1 " 4	—				
62–63 " 7	—				
54–5 " 8	89,600 00				
53 " 2	35,200 00	152	Ch. de fer Tobique Valley, Nouveau-Brunswick	134,016 00	134,016 00
55–6 " 5	9,600 00				
59 " 10	16,000 00	153	Chemin de fer Toronto, Grey and Bruce, Ontario	14,656 00	14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	United Counties Railway Co., Québec (Quebec, Montreal and Southern)	188,816 00	188,816 00
57–8 " 4	102,400 00				
7–8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie-Britannique	61,760 00	61,760 00
53 Vic., chap. 2	35,200 00	156	Chemin de fer Waterloo Junction, Ontario	32,800 00	32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	Chemin de fer West Ontario Pacific et chemin de fer Ontario and Quebec	256,000 00	256,000 00
53 " 2					
62–3 " 7	—	158	Ch. de fer York and Carleton, Nouveau-Brunswick.	32,896 00	32,896 00
47 " 8	2,394,000 00	159	Gouv. prov. de Québec—Québec-Montréal	2,394,000 00	2,394,000 00
			Total	†78,785,471 09	78,785,471 09

†Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépenses sur le chemin de fer "Annapolis & Digby", sommes comprises dans le compte du capital.

	$ c.
En conformité avec les comptes publics 1923–24 comme suit:—	
L'état ci-dessus indique	78,785,471 09
Total d'après les comptes publics	76,115,221 09
Différence	2,670,250 00

La différence est donnée de la manière suivante:—

L'état des comptes publics n'inclut pas, dans le compte des subsides:

	$ c.
(a) Item 40 (partie)	970,000 00
(b) Item 46	1,525,250 00
(c) Item 16½	175,000 00
	2,670,250 00

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'année financière terminée le 31 mars 1925.

Le réseau des canaux canadiens comprend une série de canaux et de rivières canalisées qui a permis d'ouvrir à la navigation des voies d'eau formant une longueur totale de 1,831 milles. On peut ranger ces canaux en deux catégories: la route directe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et les embranchements ou canaux accessoires. Par la première, les gros navires qui circulent sur les Grands Lacs peuvent se rendre aux ports de mer; les autres canaux répondent surtout à des besoins locaux.

La route navigable entre Montréal, à la tête du service de navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la côte ouest du lac Supérieur, compte 74 milles de canal, 49 écluses et 1,140 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,214 milles. La profondeur minimum de ce cours d'eau navigable est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,337 milles, et de Montréal à Chicago cette distance est de 1,244 milles. A Fort-William et à Port-Arthur, endroits situés à 6 milles de distance l'un de l'autre, on raccorde avec les lignes du C.P.R., venant de l'Ouest ou du Sud. De Fort-William, le raccordement avec la ligne principale du Transcontinental, des chemins de fer du gouvernement se fait par l'embranchement construit en premier lieu par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant exploité par les chemins de fer Nationaux.

Parmi les canaux secondaires, comme nous l'avons déjà fait remarquer, ceux de l'Ottawa, de la Rideau, de la Murray et de la Trent sont des embranchements qui desservent des localités. En dehors de ces deux catégories se trouvent les canaux de la rivière Richelieu et le canal Saint-Pierre. Les premiers comprennent l'écluse de Saint-Ours et le canal Chambly qui parfont une voie d'eau pour les bateaux d'un faible tirant, entre Sorel, sur le Saint-Laurent, et le lac Champlain; le second établit une communication entre les lacs du Bras-d'Or de l'île du Cap-Breton et l'océan Atlantique.

Une vue d'ensemble sur les canaux et voies canalisées présentement en usage, leur portée en milles, leurs dimensions en chiffres, etc., font l'objet d'un travail départemental publié à part, intitulé: "Les canaux du Canada." On en trouvera un résumé annexé de ce rapport.

Le présent rapport contient une étude détaillée des diverses voies d'eau canalisées suivantes:

1. La voie actuelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui relie Montréal au lac Supérieur.
2. La route reliant Montréal et Kingston par les rivières Ottawa et Rideau.
3. La rivière Richelieu, de son confluent avec le Saint-Laurent jusqu'au lac Champlain.
4. La route qui va du lac Ontario à la Baie Georgienne par la rivière Trent, etc.
5. Le canal Saint-Pierre, qui traverse l'isthme de l'extrémité sud de l'Ile du Cap-Breton.
6. Divers travaux.

1. VOIE DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

(*a*) CANAL LACHINE

Ce canal, qui traverse la partie sud-est de l'île de Montréal, remédie à la différence de niveau entre le port de Montréal et le lac Saint-Louis, différence causée par le barrage naturel qui constitue les rapides de Lachine. Ce canal a 8½ milles de long et cinq écluses d'une profondeur minimum de 14 pieds.

Le canal s'est ouvert à la navigation le 21 avril et s'est fermé le 13 décembre. La navigation n'a été interrompue qu'une fois, soit le 16 novembre, alors que le bassin n° 2 a été partiellement vidé pendant une période de seize heures pour enlever la coque et la cargaison de steamer *Maisonneuve* qui, ayant été incendié, faisait obstacle à la navigation.

Les principaux travaux de construction, d'amélioration et de réparation effectués pendant l'année ont été les suivants: on a construit un nouveau lève-porte de 65 pieds de long par 35 pieds de large et de 6 pieds 6 pouces de haut avec une coque d'acier d'une capacité de 60 tonnes. Ce lève-porte servira sur le canal. On a terminé en mai dernier tous les travaux de réparation du pont à bascule de Rockfield de même que la construction de contrepoids en béton. Le pont fonctionne d'une manière satisfaisante depuis. Immédiatement avant l'ouverture de la navigation, l'entrée de l'écluse nord n° 3 s'est trouvée obstruée par la chute du parement de pierre de la pile-pivot du pont de Saint-Gabriel. On a complètement nettoyé le canal à cet endroit et plus tard on a réparé la pile. On a reconstruit le toit et les fermes du hangar à farine n° 1 et complètement rebâti le hangar à farine n° 2 incendié en novembre dernier. On a construit une scierie-planerie pourvue de tout l'outillage nécessaire. On a construit une grue de 5 tonnes qu'on a installée avec un servo-moteur sur un chaland plat. Dans la cour de la rue Mill, on a installé une bascule Fairbanks de 10 tonnes. Aux écluses 1 et 2, nord et sud, on a remplacé seize moteurs à courant direct par des moteurs à courant alternatif afin de permettre l'usage d'une seule espèce de courant pour la production de l'énergie motrice le long du canal. Outre ce qui précède, on a fait les menues réparations usuelles, tel que le jointoiement des murs et la repose des pierres de couronnement, la réparation ou le renouvellement des portes d'écluses, la réfection des tabliers de ponts, la réparation des édifices, des machines, des lignes de transmission, des chaussées de rues, etc.

La flottille de dragage, comprenant le remorqueur *Dandy,* la drague à cuiller n° 2, la grue flottante à mâchoire n° 2, dix chalands, un bateau couvert et six bateaux à rames ont subi les réparations ordinaires au bassin de radoub de Montréal. On a construit deux nouveaux chalands plats au cours de l'hiver. Le cure-môle à mâchoire n° 2 a été employé, la dernière saison, à nettoyer le fond du canal en amont et en aval du pont du C.P.R., à Rockfield, et à divers autres endroits du canal.

(*b*) CANAL SOULANGES

L'entrée de ce canal est à 16 milles à l'ouest de l'extrémité supérieure du canal Lachine. Ce canal a 14 milles de long, cinq écluses et une profondeur minimum de 15 pieds. Il va de la Pointe aux Cascades à Coteau-Landing et sert à éviter les rapides des Cascades, des Cèdres et de Coteau.

Le canal s'est ouvert à la navigation le 23 avril pour se fermer le 12 décembre. On l'a utilisé pendant toute la saison sans accidents sérieux et sans retards dans le trafic.

On a complété au cours de la dernière saison le renouvellement du revêtement de macadam asphalté sur 14 milles de chaussée, du côté nord du canal, entre la Pointe aux Cascades et Coteau-Landing. Il en restait 2⅓ milles à l'extrémité d'aval. A part le nouvel atelier de charpenterie de la Pointe aux Cascades, on a

construit une grue ambulante pour le maniement des lourdes pièces de bois nécessaires à la construction des portes d'écluse. On a construit une série complète de vantaux pour une écluse. On veut renouveler graduellement toutes les portes du canal qui ont servi continuellement depuis son parachèvement en 1900. Parmi les réparations et les améliorations de moindre importance qu'on a effectuées sur ce canal, on peut mentionner le renouvellement des tabliers des ponts 2 et 4, le grattage et le peinturage de quatre autres ponts; le renouvellement de 3½ milles de clôture; le renouvellement de cinq milles de fil sur les lignes de téléphone et de transmission d'énergie; le renforcement, au moyen de terre glaise et de pierre, de la berge sud du canal de pertuis de St-Clément; le rejointement de la maçonnerie; le renouvellement et la réparation des portes d'écluses; le peinturage des divers bâtiments, des bittes et autres poteaux, etc., la visite complète et la réparation de toutes les portes d'écluses et des autres machines.

Parmi le matériel flottant, on a visité et réparé le remorqueur *Carillon* et l'on a fait des réparations secondaires à plusieurs chalands plats. La drague à cuiller n° 2 a servi quelque temps à préparer l'assiette de la cale et des passerelles à construire en face du nouvel atelier de charpenterie.

(*c*) CANAL CORNWALL

Ce canal, qui se trouve à l'extrémité ouest d'une étendue d'eau navigable de 31 milles de long à partir de la tête du canal Soulanges, a 114¼ milles de long et une profondeur de 14 pieds, et comprend six écluses. Il sert à éviter les rapides du Long-Sault.

La navigation s'est ouverte le 22 avril et close le 14 décembre. Le trafic sur le canal s'est effectué normalement toute la saison. Il n'y a pas eu d'accidents graves ni aucun autre obstacle à la navigation. Il y a eu toutefois des accidents secondaires, entre autres le choc du steamer *Glenburnie*, de la "Great Lakes Transportation Company", contre le pont tournant et la pile d'appui de Mille-Roches, choc qui a endommagé le tablier et la pile et retardé considérablement la navigation des gros navires.

Parmi les réparations et les améliorations effectuées ou en cours pendant l'année, nous noterons les suivantes: En vertu d'un contrat passé avec la "Fallon Bros.", de Cornwall, on a commencé les travaux relatifs au rehaussement des bords, des bermes et des murs d'écluse le long du canal, à une hauteur de 18 pouces à 2 pieds au-dessus du niveau actuel comme mesure de sécurité contre le retour possible d'une forte crue des eaux, résultat probable de la construction d'un déversoir submergé dans le chenal sud du Sault, sur le St-Laurent, par la "St-Lawrence Power Company". Ce travail, entrepris par la "Power Company", sous la surveillance du ministère, est commencé depuis peu et sera terminé, croit-on, à la fin de la présente année. L'extrémité supérieure du mur nord de l'entrée des portes de protection en amont de l'écluse 20, a été renforcée par le posage, en arrière du mur, d'un massif de béton de 15 pieds carrés et de 9 pieds de profond (à peu près 150 tonnes). On a jugé ce travail nécessaire comme moyen de protection contre un nouveau déplacement du mur sous les chocs fréquents reçus des gros navires. On a reposé les pierres du chaperon du mur de soutènement sud-est de l'écluse n° 18 sur une longueur de 575 pieds, et l'on a rassujetti le chaperon de la pile d'appui du pont de Mille-Roches endommagé par le *Glenburnie*. On a aussi complètement visité et réparé le mécanisme du pont tournant, endommagé lui aussi. Aux ateliers de réparation de Cornwall, on a construit un garage de béton pour loger deux camions. Au début de la saison, on a lancé à Cornwall un nouveau navire de service, le *W. A. Bowden*, pour remplacer le vieux vaisseau *Alert*. On a gréé le navire l'année dernière et il entrera en service à la prochaine saison. On a fait les réparations ordinaires à la flottille, maintenu les bermes en bon état, refait les parc-chocs de pierre le long du canal lorsque c'était nécessaire, réparé les bâtiments, etc.

(*d*) CANAL POINTE FARRAN

Ce canal, avec celui du Rapide Plat et celui des Galops, forme le groupe des canaux de Williamsburg. Le canal de la Pointe Farran a un mill et quart de long. Il ne comporte qu'une écluse et se trouve situé à 5 milles à l'ouest du canal de Cornwall.

La navigation s'est ouverte le 22 avril pour se fermer le 14 décembre.

On n'a fait que de menues réparations sur ce canal. On a établi des parechocs sur les côtés du prisme du canal et l'on a réparé les portes du milieu de l'écluse 22 qui avaient été endommagées par des heurts la saison précédente.

(*e*) CANAL RAPIDE PLAT

Ce canal s'étend de la ville de Morrisburg à la baie de Flagg, distance de 3⅔ milles. Il comprend deux écluses. Il y a eu navigation du 22 avril au 14 décembre. L'eau a été exceptionnellement haute et presque tous les vaisseaux ont pu descendre les rapides jusqu'à la dernière semaine de septembre après quoi à peu près 62 p. 100 des vaisseaux ont été obligés de se servir du canal pour descendre.

L'amélioration de l'entrée d'amont du canal, commencée en septembre 1923 en vertu d'un contrat passé avec la *A. W. Robertson Co., Ltd.*, s'est continuée pendant la saison de navigation. A peu près 62 p. 100 de l'entreprise se trouvait terminé lorsque le travail a cessé en décembre dernier. Il reste à peu près 40,000 verges cubes de dragage à faire.

Parmi les améliorations secondaires qui ont été exécutées, on peut noter le remplacement en béton du barrage de bois construit temporairement en travers de l'entrée d'amont de l'ancien coursier d'amont de l'écluse nº 23 à Morrisburg, la reconstruction des cales de radoub au chantier de réparation de Morrisburg, et l'installation d'un nouveau réservoir à essence de 100 gallons au même endroit, le transport du bureau de douane de Morrisburg à un nouvel endroit plus commode, et le remplacement, par des poteaux en béton armé, des poteaux d'éclairage électrique en bois, chaque côté de l'écluse n° 23.

(*f*) RAPIDE GALOPS

Situé à environ 4½ milles à l'ouest du canal du rapide Plat, le canal des Galops s'étend du village d'Iroquois à un endroit situé à un mille et demi au delà de la ville de Cardinal, distance de 7⅓ milles. Il sert à éviter la dernière série de rapides qui se trouve entre Montréal et le lac Ontario. Il comprend trois écluses: un élévateur de bateaux, à l'entrée est, une écluse à sas à l'entrée d'amont et un élévateur de bateaux, à part l'écluse à sas, pour éviter les rapides des Galops.

Ce canal s'est ouvert à la navigation le 22 avril et s'est clos le 14 décembre.

Pendant l'année, on n'a fait que des améliorations secondaires, entre autres la fabrication, aux usines de Cornwall, et l'installation d'un arbre d'acier avec pignon et embrayage au pont tournant de Cardinal, la réparation complète du pont de la promenade sur l'ancienne écluse nº 6 à Cardinal, des réparations au grand chemin le long du côté nord du canal sur une distance d'un mille et trois quarts, l'enlèvement et la réparation des portes d'écluse, le reposage du parechoc le long des bords du canal et autres travaux nécessaires.

(*g*) CANAL WELLAND

Ce canal sert à éviter les chutes de Niagara. Il va de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié. Il a 26¾ milles de long et une hauteur de 14 pieds sur les buscs, comme les canaux du Saint-Laurent. Il compte 26 écluses. Il n'est pas sans intérêt de noter que le 29 novembre 1924, on a

dévoilé un tertre et une plaque préparés par la Commission des Lieux historiques et des monuments pour commémorer le centenaire du début de la construction du premier canal, près du pont d'Allenburg, du côté ouest du canal actuel.

La navigation s'est ouverte le 16 avril pour se terminer le 13 décembre.

Le trafic a augmenté de 12 p. 100 sur l'année précédente. Il est passé 5,361 vaisseaux par le canal, moitié montant moitié descendant. En outre, des navires ont fait 166 voyages à des endroits situés le long du canal. La plus grosse cargaison descendante a été de 93,700 boisseaux de blé, soit 2,811 tonnes; la plus grosse cargaison montante a été de 2,650 tonnes de bois de pulpe. L'augmentation sur l'année précédente dans le tonnage transporté a été de 34 pour cent. Ce tonnage a été de 5,037,412, augmentation de 30 p. 100 sur la plus grosse des années précédentes.

Il est survenu plusieurs accidents qui ont retardé la navigation. En mai, le steamer *Glenfarn,* qui montait, a heurté et emporté les deux portes d'amont de l'écluse 11. Le navire, refoulé par l'eau, est allé buter sur le pont tournant du grand chemin, tout près, en aval, et l'a sensiblement déplacé. Par suite, le trafic s'est trouvé interrompu 16 heures. Le dernier jour de juillet, le steamer *Norman P. Clement,* qui montait, a frappé la porte d'aval du chemin de halage, à l'écluse 22, l'a déplacée et endommagée et a retardé la navigation de quatre heures et demie. Tandis que le navire *Keyport,* qui descendait en novembre, se trouvait mouillé dans l'écluse n° 15 où il venait d'entrer, ses hommes ont ouvert les vannes des portes d'aval avant que les portes d'amont ne soient fermées et celles-ci ont été recourbées par le courant traversant le sas. L'une d'elles a été tellement endommagée qu'il a fallu la remplacer par une porte de rechange. Le trafic a été retardé de douze heures.

Parmi les améliorations effectuées sur ce canal pendant l'année écoulée, on peut noter les suivantes: à Port-Dalhousie, le principal chemin passant sur le terrain du canal a été pavé en béton depuis le côté est de l'écluse n° 1 du canal actuel jusqu'au point de jonction de la rue de l'écluse et de la grand'rue du côté ouest de l'écluse n° 1 de l'ancien canal, et de ce dernier point le long de la grand'rue au débarcadère de la traverse dans la direction nord. Les travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat passé avec Roy Honensberger. La corporation du village devra désormais entretenir ce chemin amélioré. Un nouveau chaland ponté, muni d'une grue d'acier, a été achevé et lancé. On a installé un barrage de hausses au déversoir régulateur de Port-Dalhousie et l'on a fait les petites réparations ordinaires aux structures, aux machines et à l'installation.

Vieux canal.—Le premier canal Welland construit entre Port-Dalhousie et Allanburg, un peu à l'ouest du canal actuel, ne sert, depuis le parachèvement de ce dernier, qu'au développement de la force motrice. On le désigne sous le nom de "vieux canal".

Les réparations et les améliorations effectuées dans l'année comprennent le placement de portes en béton armé et en bois aux écluses n°s 16 et 20 pour remplacer les vieilles portes à busc en bois, à l'extrémité supérieure des écluses.

Les longerons de bois de la vanne du déversoir de l'écluse n° 5 ont été remplacés par des pièces de béton armé, et le pont de bois qui surmonte ce déversoir a fait place à une construction de béton. Les portes d'amont de l'écluse n° 1 et les portes d'aval de l'écluse n° 2 ont été remplacées par des portes neuves de rechange. Ces vieilles portes n'étaient plus réparables. On a vidé le canal et les coursiers, au commencement de la saison, jusqu'au bief de l'écluse n° 3, pour faire des réparations très nécessaires aux ouvrages et au mécanisme habituellement immergés. Les usines ont eu de ce fait l'occasion de faire des réparations semblables à leur matériel.

Canal d'alimentation.—Ce canal d'amenée, d'une longueur de 21 milles, se trouve entre Dunville, à 5 milles en amont de l'embouchure de la Grande rivière et un point de jonction avec le canal actuel, près de la ville de Welland. Il y a

aussi un petit embranchement entre Stromness et Port-Maitland, à l'embouchure de la Grande rivière. Construit tout d'abord comme moyen d'amener l'eau au niveau le plus élevé de l'ancien canal Welland et utilisé autrefois pour la navigation, on se contente aujourd'hui de le tenir en bon état.

Réparations et améliorations effectuées sur le canal d'alimentation au cours de l'année: remplacement du pont tournant en bois du grand chemin traversant le canal d'alimentation au chemin des Fourches, par un pont fixe en acier avec tablier en béton; à la route Inman, remplacement du vieux pont de bois par un pont de béton; entre le ruisseau du chemin Bolton et le canal d'alimentation, construction d'un ponceau de drainage en béton dont l'entretien sera à la charge du canton.

Elévateur de Port-Colborne.—Au cours de l'année écoulée, le silo du gouvernment a reçu 59,489,616 boisseaux de grain, augmentation de près de 3 p. 100 sur l'année précédente. Soixante-dix pour cent de ce grain provenait de Fort-William et le reste des ports américains.

En septembre dernier, M. E. G. M. Cape, entrepreneur, a terminé une rallonge d'un million de boisseaux à l'élévateur, ce qui porte sa contenance totale à trois millions. Cette rallonge avait été commencée en novembre 1923. Le ministère a fini d'installer les machines et le matériel dont l'installation n'était pas comprise dans le contrat et la nouvelle partie de l'élévateur a reçu son premier envoi de blé au commencement de novembre.

(*h*) CANAL WELLAND (HAUTE NAVIGATION)

Les travaux, en marche depuis l'automne de 1913, sont très avancés. Nous donnerons d'abord un aperçu du programme général de l'entreprise.

Le canal en construction part du lac Ontario, à l'embouchure du creek des Dix-Mille, endroit maintenant appelé Port-Weller, à 3 milles à l'est de Port-Dalhousie, où l'on est à construire un port d'entrée, et jusqu'à Allenburg vers le sud, il suit un tracé tout différent de la route du canal actuel. De là, il suit ce canal jusqu'à un endroit situé à un mille au nord du village d'Humberstone, pour s'en écarter de nouveau sur une longueur de 2½ milles, du côté est. Il longe ensuite le canal actuel jusqu'à Port-Colborne sur le lac Erié. De l'un à l'autre lac, en ligne droite, il y a vingt-cinq (25) milles. La différence de niveau entre les deux lacs, soit 325 pieds et demi, sera surmonté par une série de sept élévateurs hydrauliques, dont chacun aura une montée de 46 pieds et demi. Les écluses ont une longueur de 800 pieds, sur une largeur libre de 80 pieds et la profondeur d'eau devra être de 30 pieds au-dessus des heurtoirs. Quant à la largeur du canal, elle devra être de 200 pieds. Un nouveau brise-lames actuellement en construction sera établi à Port-Colborne et devra s'avancer dans le lac à 2,000 pieds plus loin que le brise-lames actuel. On achève l'exécution de travaux considérables à Port-Weller, port d'entrée du lac Ontario. Les devis de construction indiquent une division du canal en huit (8) sections ou entreprises, de Port-Weller vers le sud. Toutes ces sections sont en construction, sauf la section 6, qu'on commencera probablement à la prochaine saison.

Pendant la guerre, la construction a subi beaucoup de retard, et dans la suite les différends ouvriers ont également fait perdre du temps. Dans les quatre dernières années, le travail a marché assez rondement.

Suit un bref résumé des travaux accomplis ou en marche aux diverses sections du canal pendant l'année:—

Section nº 1.—Cette section s'étend de Port-Weller sur le lac Ontario, dans la direction du sud, sur une distance de près de trois milles dans les terres, et comprend la construction de tout le port, le déblaiement du prisme, ainsi que la construction d'une écluse avec déversoirs, etc., enfin l'érection de deux ponts au-dessus du canal.

Quand les travaux furent commencés, au terme du contrat actuel avec Johnston P. Porter, en septembre 1921, environ 30 p. 100 des travaux demeuraient inachevés. Grâce à la diligence faite par l'entrepreneur actuel, cette section est presque finie. Il ne reste plus que 6 p. 100 des travaux à exécuter.

L'an dernier, les deux dragues Delver et Fundy ont fait des travaux d'excavation dans le port. Une revision des rampes du havre a fait voir la nécessité d'un accroissement de la profondeur, ce qui a ajouté considérablement au travail prévu, surtout en fait de creusage dans le roc. Pendant la saison de 1924, on a enlevé 316,760 verges cubes de déblai. Quant à la construction des murs du dock, les trois derniers caissons sont finis et placés, deux du côté ouest et un à l'est. La construction des têtes de mur des deux côtés de l'entrée extérieure et sur les caissons du côté ouest de l'entrée intérieure, est terminée. Il reste encore à finir 15 caissons du mur du côté est. La construction des berges a comporté la mise en place de plus de 350,000 verges cubes de roche déblayée des écluses jumelles nº 4, le long des talus. Les parements de la berge est et le talus intérieur de la berge ouest sont presque finis de même qu'un tiers du talus extérieur. Le mur du quai d'accostage, du côté est de l'entrée d'aval de l'écluse, est construit jusqu'à moins de cinq pieds de la hauteur du chaperon. A l'écluse nº 1, on a fini le remplage des deux murs d'entrée d'amont, des deux bajoyers de l'écluse et du mur d'entrée d'aval du côté ouest. Le posage des huit vannes d'admission et de vidange de cette écluse s'est terminé en décembre dernier. Ces vannes sont prêtes à servir. Aux déversoirs de contrôle et de trop-plein, les planches de fond ont toutes été posées, sauf deux au-dessus du déversoir régulateur. Les cinq étanches de pierre de ce déversoir sont actuellement disponibles et prêtes à poser. On a fait récemment l'épreuve de l'efficacité de deux des trois principales pompes d'assèchement de l'écluse, et elles ont donné satisfaction. L'écluse s'est vidée en 10 heures. Depuis, il n'a presque pas coulé d'eau du lac Ontario dans l'écluse par les portes d'assèchement. Entre juin et novembre, deux pelles tournantes ont complété le creusage de la tranchée du canal, des fossés de drainage et le talutage des berges. Le bassin d'alimentation de l'écluse nº 1 sera terminé au cours de la prochaine saison, lorsqu'on aura établi un mur protecteur en béton et gazonné les talus.

Section n° 2. — Cette section est d'environ 4½ milles. Le travail dont il s'agit comprend le déblaiement du prisme du canal et la construction des ébergements, la construction des écluses 2 et 3 avec murs d'entrée, etc., et l'érection de plusieurs substructions de ponts de grandes routes. Les travaux de cette section et ceux de la section 1 sont couverts par le même contrat. En vertu du contrat d'avant-guerre, on avait terminé à peu près 58 p. 100 de l'entreprise.

Tout le bétonnage de l'écluse 2 et de ses déversoirs de contrôle et de trop-plein est terminé. Le remplage des deux bajoyers de l'écluse est fait de même que celui du mur d'entrée d'amont, mais il faut attendre que le remblai se tasse pour égaliser les talus et finir l'ouvrage. La rue Carleton, qui traversait la ligne du canal à quelque mille pieds au sud de l'écluse, passe maintenant sur un pont de bois temporaire immédiatement au-dessus de l'écluse près de l'emplacement du pont n° 3 qui reste à construire. Le creusage de la tranchée du canal à partir de l'écluse n° 3, du côté nord, a commencé en juillet et s'est poursuivi du côté est jusqu'au chemin de Queenston. Ensuite, on a taluté ce côté-ci jusqu'à l'écluse. Il reste encore à faire le talus ouest de la tranchée. Le creusage de l'emplacement de l'écluse s'est terminé au milieu de juillet. On a travaillé plus de trois mois au bétonnage de l'écluse et placé 136,000 verges cubes. Il reste encore 40 p. 100 du travail à faire. Les travaux, à cette écluse, ont repris le 23 mars, cette année. On a fini la culée est du déversoir régulateur, mais il faut retarder le reste des travaux jusqu'à ce que le bétonnage du bajoyer est de l'écluse soit plus avancé. On a enfoncé cette année les pilots de fondation du déversoir. Le canal Welland

actuel traverse le nouveau canal immédiatement au sud de l'écluse 3. La tranchée pratiquée au sud de ce croisement avait été partiellement déblayée les années précédentes. On l'a asséchée au commencement de l'année dernière pour continuer le creusage, surtout du côté est, jusqu'à moins de douze cents pieds du bout de la section 2 et l'on a enlevé 317,000 verges cubes de déblai. On a atteint le niveau de la rampe définitive. Il reste encore 200,000 verges cubes à enlever.

Pour résumer les travaux faits dans cette section depuis le commencement jusqu'à la fin de l'année financière, on peut dire que l'on a parachevé 78 p. 100 des travaux d'excavation dans le roc, 91 p. 100 d'excavation dans la terre, 84.5 p. 100 des remblais étanches et 73.5 p. 100 des travaux de bétonnage de toutes sortes.

Section n° 3. — Cette section s'étend vers le sud à partir de la section 2 sur une distance d'environ 2 milles. Les travaux comportent l'excavation du prisme du canal et des emplacements des écluses, la construction de trois écluses jumelles en escalier et une écluse isolée de même que la maçonnerie des parois d'approche, un mur à noyeau pour un barrage, des déversoirs de contrôle et autres menus travaux et structures, et la construction d'un vaste barrage en terre à la tête des écluses en escalier.

Depuis le commencement de juillet 1922, les travaux ont été exécutés dans cette section aux termes d'un contrat accordé à P. Lyall & Sons Construction Company, Limited, de Montréal. .Au cours de la dernière année on a fait des travaux dans toutes les parties de la section: déblai et bétonnage. Soixante et treize pour cent des travaux sont faits. Au nord de l'emplacement des écluses jumelles n° 4, où l'on n'a pas encore commencé le bétonnage, on a enlevé plus de 35,000 verges cubes pour établir des voies de service. A l'emplacement de l'écluse, on a enlevé plus de 400,000 verges cubes de déblai, surtout de roche, dont on s'est servi pour les remblais de Port-Weller. Le bétonnage des écluses 5 et 6 achève. A l'écluse 5, le bajoyer est est fini jusqu'à la hauteur du chaperon sur la moitié de sa longueur et est aux trois quarts fait sur une longueur additionnelle de 120 pieds. Le mur central entre ces écluses est fini jusqu'à la hauteur du chaperon sur les trois quarts de sa longueur, et un autre bout de 60 pieds est à moitié. Le mur ouest est fini jusqu'à la hauteur du chaperon sur la moitié de sa longueur et est à moitié sur un autre bout de 240 pieds. Les écluses jumelles n° 6 sont finies sauf une petite partie du bout du sud comprenant à peu près une longueur de 135 pieds du mur de l'est, de 120 pieds de celui du centre et de 65 pieds du mur de l'ouest. La quantité de béton qu'il reste à placer ne représente que 15 pour 100 de toute l'entreprise. Dans le bief qui va de la tête des trois écluses en escalier à l'écluse 7, le mur d'entrée ouest a été fini il y a trois ans ainsi que la plus grande partie de l'excavation. La dernière saison, on a enfoncé des pilots de feuilles d'acier sur une longueur de 340 pieds au nord et pour l'aile du mur d'entrée est de l'écluse 7. Ensuite on a fait un peu d'excavation et terminé à hauteur de chaperon sur une longueur totale de 160 pieds le mur principal qui ne fait qu'un avec le mur d'aile. A l'écluse n° 7, on a bétonné de mai à décembre et 89 p. 100 du travail est fait. De la tête de cette écluse au au pont n° 9, où passe le chemin de fer " Niagara, Ste-Catherine & Toronto ", on n'a rien fait la dernière saison. Mais entre ce passage et le bout de la section, on a enlevé 89,760 verges cubes de roche, ce qui a fini, à trois pour cent près, le creusage de la tranchée de cette partie du canal.

Pour résumer, on peut dire que l'on a maintenant exécuté 90 p. 100 des travaux d'excavation dans le roc, 72 p. 100 d'excavation dans la terre, 74 p. 100 des remblais et 55 p. 100 du bétonnage.

Section n° 4. — L'étendue de cette section est d'environ 2 milles dans une direction sud à partir de l'extrémité de la section n° 3 ou de l'extrémité sud de la ville de Thorold à l'extrémité nord du village d'Allenburg. Les travaux comportent le creusage de la tranchée du canal et de l'assiette des portes de retenue

et du déversoir, la construction de ponceaux aux barrages Shriner's et Beaver, la construction d'un nouveau réservoir d'aqueduc pour la ville de Thorold, un nouveau tracé d'un embranchement du C.N.R. et divers autres travaux de moindre importance.

Cette section est comprise avec la section 3 dans l'entreprise de la " P. Lyall & Sons Construction Company ". Le canal Welland actuel traverse la ligne du grand canal à trois quarts de mille au sud de l'écluse nº 7. Au bassin d'évolution, au nord du canal actuel, on a fait du déblai. On en a également fait dans la partie située au nord de cette région, mais il en a été rendu compte au sujet de la section 3. Cette partie de la tranchée est finie en autant qu'on peut la finir sans empiéter sur le côté nord du canal Welland. Le reste des travaux pourra se faire lorsque l'on pourra inonder l'entrée d'amont de l'écluse 7. Les ponceaux-syphons des ruisseaux Shriner's et Beaver ont été achevés tous les deux la dernière saison. Le premier est situé au croisement du canal actuel, le dernier à trois quarts de mille au sud. Du côté est de la tranchée, on a construit la berge sur une longueur de 600 pieds au sud de l'emplacement de l'écluse de retenue. On a creusé à partir d'un endroit situé à un quart de mille au sud du croisement du canal Welland jusqu'au bout de la section 4, distance de 1½ mille, et l'on a enlevé près d'un demi million de verges cubes de déblais. L'injonction obtenue par la " Pilkington Glass Company " en 1923, empêchant les entrepreneurs de faire pétarder le roc à l'extrémité sud de cette section, dans le voisinage des usines de cette compagnie, s'est trouvée périmée à la fin du mois d'août dernier lorsque la compagnie a cessé ses opérations à cet endroit. Le reste de l'année on a fait du creusage. Grâce au remplissage de l'étang des Chaussées de castor qui jusque-là avait servi de bassin d'emmagasinage du côté est du canal, à cause des travaux de construction exécutés dans le voisinage, le débit normal du ruisseau a considérablement augmenté. Cet accroissement de débit a été beaucoup entravé par le ponceau qui attirait l'eau sous le vieux canal Welland pour qu'elle se déverse dans le lac Gibson. En conséquence, la vallée du creek a été inondée en toute saison jusqu'à des niveaux qui n'avaient été atteints auparavant que pendant le dégel. Pour remédier à cet inconvénient, on a décidé d'enlever le vieux ponceau et d'en faire un cours d'eau libre. Les travaux ont commencé en novembre 1924 et se sont continués jusqu'en mars, alors que les inondations ont interrompu le travail. Le dessus du ponceau a été complètement mis à jour et on l'enlèvera aussitôt que possible.

Section n° 5.—Cette section a une longueur d'environ 3¼ milles et s'étend de Allenburg à Port-Robinson. Les travaux à exécuter dans cette section comportent le creusage dans le roc et dans la terre, le dragage, la construction de l'infrastructure de ponts à Allanburg et à Port-Robinson et quelques menus ouvrages de protection en béton et en pierre le long de la berge du canal.

Les travaux à exécuter dans cette section ont été accordés par contrat à la Canadian Dredging Company, Limited, il y a quatre ans.

Pendant la dernière saison, on a continué le dragage à divers endroits de la section et tout le territoire a été creusé sauf aux ponts 11 et 12 où l'on ne peut creuser la tranchée tant que les ponts actuels ne seront pas enlevés. On a constaté que la moitié nord de la section avait été creusée à point à tous les endroits. Mais dans la partie sud, creusée en vertu d'un contrat antérieur, il y a eu beaucoup d'envasement. La couche de vase varie de profondeur suivant les endroits. On propose de laisser le nettoyage de cette partie et de l'inclure dans l'entreprise de la section n° 6. On a gazonné des deux côtés de la tranchée, sauf à l'endroit des deux ponts aux deux bouts de la section. Le mur de protection des remblais est fini sauf aux deux ponts.

Section n° 6.—Cette section, qui va de Port-Robinson à Welland, a 3½ milles de long. Les travaux comprendront le dragage et l'élargissement de la tranchée

actuelle, le détournement de la rivière Welland qui traverse la ligne du canal à l'extrémité nord de la ville de Welland, au moyen d'un grand ponceau-syphon, la construction de berges étanches, de murs de béton pour garder les talus, etc.

Il n'y a encore rien de fait. Il est toutefois probable que ces travaux seront adjugés pendant la saison qui vient.

Section n° 7.—Cette section, qui a six milles de long, va de la ville de Welland aux limites nord du village de Humberstone. Les travaux à exécuter comprendront l'élargissement de la tranchée du canal actuel jusqu'à un mille au nord de la section, où la nouvelle ligne s'écarte de l'ancienne, le creusage du nouveau tracé de cet endroit à un autre point de jonction avec le canal actuel, la construction de cinq ponts, des murs de soutènement et des bajoyers aux deux bouts de la section, la confection des talus et des ouvrages de protection, etc.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée le 31 décembre 1924 à la "Canadian Dredging Company" qui, jusqu'à présent n'a fait qu'un peu de travaux préliminaires: construction de campements et d'ateliers, régalage de l'assiette d'un embranchement du chemin de fer "Niagara, St. Catherines & Toronto", défrichement de 40 acres de terre et construction de ponts de bois pour les engins de creusage.

Section n° 8.—Cette section a trois milles de long et s'étend de l'extrémité nord du village de Humberstone jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erie. Les travaux à exécuter comprendront le creusage d'une nouvelle route de l'extrémité nord de la section à une distance de 1½ mille, le dragage et l'élargissement du canal actuel pour le reste de la route, la construction de l'écluse n° 8 et des murs d'entrée, etc., la construction de trois ponts et de divers ouvrages de port, et divers autres travaux secondaires.

Cette entreprise a été adjugée à "A. W. Robertson Company, Limited", le 27 février 1924.

Au commencement du mois d'avril suivant, on a commencé les travaux de construction qu'on a poussés avec beaucoup de vigueur. A la fin de novembre, on avait enlevé plus de 400,000 verges cubes de terre, soit 37 pour 100 de la quantité totale. On a ensuite commencé à enlever la roche, à forer et à pétarder le roc. Au commencement d'octobre, le déblai de la roche a commencé et s'est continué depuis. On a enlevé 311,624 verges cubes de ce déblai, soit 15 pour 100 de tout le creusage dans le roc. A l'extrémité sud de la section, il a fallu lutter contre le suintement en enfonçant un bassin à 20 pieds au-dessous du niveau de fond et en installant une pompe centrifuge. Pour permettre de creuser au sud de la rue Fraser, à Port-Colborne, on a transporté la gare et les hangars du chemin de fer Canadien-National de leur ancien emplacement et l'on a construit une nouvelle gare, avec de nouvelles facilités, du côté ouest du canal actuel, et l'on a établi une circulation directe avec la division de Buffalo. Dans la division du port, on a travaillé du commencement de mai au mois de décembre. On a fait du forage et du pétardement sur une grande étendue, puis deux dragues ont enlevé plus de 50,000 verges cubes de roche. Les creusages exécutés dans le port jusqu'à présent représentent 15 p. 100 de toute l'entreprise. On a transporté par eau à Port-Colborne, puis placé et rempli, six caissons de béton faits à Port-Maitland pour la construction du môle. Les travaux exécutés dans la section n° 8 représentent, en espèces, 14 p. 100 de l'entreprise.

Chemins de fer de construction.—Toutes les voies et les structures ont été maintenues en bon état toute l'année. On a remplacé 4½ milles de rail de 65 livres par du rail de 85 livres, ce qui a réduit de beaucoup les frais d'entretien de la voie. Aucun accident n'a retardé le trafic. Le trafic total du chemin de fer pendant l'année s'est monté à 121,776 wagons, soit le double de l'année précédente.

Laboratoire, etc.—On a reçu et accepté en tout 654,608¾ barils de ciment qui ont été distribués au cours de l'année dans les diverses sections du canal. On a fait l'essai de tout le ciment, le gravier, le sable, la pierre concassée et le béton avant de s'en servir. On a aussi fait l'épreuve de la durabilité des peintures à employer aux divers travaux.

Entreprises diverses.—On a porté beaucoup d'attention à la question de l'approvisionnement en sapin de Douglas pour les portes étanches des écluses 4 et 8. N'ayant pu obtenir le bois voulu en Colombie-Britannique, on a accordé l'entreprise de cette fourniture à la "Ostrander Railway & Timber Company", d'Ostrander, Wash. La plus grande partie de ce bois, soit 810,000 pieds mesure de planche, est livrée. La grosseur des troncs varie de 31 par 41 pouces à 31 par 47 pouces. Tous ont 51 pieds de long.

L'entreprise d'une installation de pompage pour l'écluse 8, semblable à celle de l'écluse 1, a été adjugée à la "John Inglis Company", de Toronto. Ce matériel arrivera au début de la prochaine saison.

On a confié à la "Engineering & Machine Works", de St. Catharines, la fourniture de la machinerie de commande des vannes de l'écluse 1 dont on attend la livraison prochainement.

En outre, on a accordé à divers manufacturiers de petites entreprises de fourniture, comme celle des portes, des vannes, de l'acier de construction, du bois, des longerons d'acier, etc.

Sommaire.—On estime que l'on a maintenant terminé les pourcentages suivants des différents genres de travaux que comporte la construction du canal: Travaux d'excavation dans le roc, 43 p. 100; déblais de terre, 48 p. 100; berges étanches, 70 p. 100; béton, 52 p. 100, et armatures d'acier, 62 p. 100.

(*i*) CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE

Ce canal fournit une voie de communication entre les lacs Huron et Supérieur et permet d'éviter, grâce à une écluse isolée, les rapides de la rivière Sainte-Marie. Ce canal se trouve en entier sur le territoire canadien.

L'ouverture du trafic s'est faite le 19 avril et la fermeture le 15 décembre. Le tonnage total inscrit au registre comme ayant passé dans les écluses a accusé une baisse de 23 p. 100 sur le chiffre de l'année précédente; le tonnage du fret a aussi accusé une baisse de 35 p. 100. Si l'on prend ensemble les chiffres du canal canadien et du canal américain le trafic a diminué de 16 p. 100 pour le tonnage inscrit au registre et de 21 p. 100 pour le tonnage de fret. Le transport par les seuls navires canadiens ayant franchi le canal a diminué de 8 p. 100 pour le tonnage inscrit et de 13 p. 100 pour le tonnage de fret.

Il n'y a pas eu d'accidents sérieux pendant la saison. Deux navires devenus hors de contrôle et échoués en amont du canal ont été renfloués dans quelques heures.

Les améliorations effectuées sur le canal pendant l'année comprennent le renouvellement en béton sur une longueur de 300 pieds, du sommet de la jetée sud d'amont, travail qui faisait suite à celui de la saison précédente. On le continuera le prochain été. On a également réparé la jetée nord d'amont premièrement construite avec un chaperon de béton que les coups répétés des navires passants avaient sérieusement endommagé. On a renouvelé sur une longueur de 200 pieds le mur arrière de cette jetée et rapiéceté certaines parties du mur avant. Il reste encore un peu de ce travail à faire pour la prochaine saison.

Au printemps, cette année, on a fait des sondages dans toute l'étendue du haut-fond Vidal à environ 2 milles à l'ouest de l'écluse dans le voisinage du point de jonction des chenaux canadien et américain à l'entrée ouest. Le chenal américain avait été dragué et élargi l'été dernier. Les sondages effectués

dans le chenal canadien ont démontré qu'il était en bon état. A l'angle de jonction des deux chenaux se trouve une bouée du ministère de la Marine et des Pêcheries qui sert pour les deux entrées.

2. RIVIÈRES OTTAWA ET RIDEAU

(*a*) ÉCLUSE SAINTE-ANNE

Ce canal évite les rapides Sainte-Anne entre l'île Perrot et l'île de Montréal au confluent du lac St-Louis et de la rivière Ottawa. Il consiste en deux écluses parallèles, la vieille et la nouvelle, ayant chacune une différence de niveau de trois pieds. La vieille écluse n'a que 6 pieds de profondeur, mais dans la nouvelle écluse il y a neuf pieds d'eau sur le busc.

La navigation par voie de cette écluse s'est continuée du 1er mai au 30 novembre.

Il n'y a pas eu d'accident et le trafic n'a pas été retardé durant cette période.

On n'a pas jugé nécessaire d'effectuer des réparations ou des améliorations importantes mais les quelques petits travaux suivants ont été exécutés: On a recouvert le toit du hangar n° 5 de fer galvanisé et on a installé une forge continuera le prochain été. On a également réparé la jetée nord d'amont preportative dans le hangar. On a renouvelé le revêtement de madriers sur la paroi donnant du côté de la rivière du barrage en dérivation d'amont sur une longueur de 50 pieds. On a posé un câble souterrain de 75 pieds pour amener le courant aux moteurs électriques faisant fonctionner les portes de l'écluse. On a peinturé l'intérieur du logement du gardien aussi bien que le hangar de bois y attenant et les volets de tous les bâtiments. La maçonnerie de blocaille au-dessous de la nouvelle écluse a été jointoyée, les portes de l'écluse ont été grattées et peinturées, l'intérieur de la nouvelle écluse a été nettoyée et divers autres petits travaux ont été exécutés.

Un crédit de $100,000 a été voté par le Parlement pour aider la province à construire un pont entre l'île Perrot et l'île de Montréal. Le ministère a fait cette contribution parce que ce pont se trouve au-dessus de l'entrée d'aval du canal, et l'on a reconnu que l'existence du canal nécessitait un pont plus long et plus haut, ce qui en augmentait le coût de la construction.

(*b*) CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE

De l'écluse Sainte-Anne jusqu'à l'entrée inférieure du canal se trouve une étendue d'eau navigable de 27 milles de longueur passant par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa. Un barrage à Carillon élève de neuf pieds le niveau de l'eau. Cette différence dans le niveau est rétablie grâce à deux écluses. Le canal a trois quarts de mille de longueur.

Les rapides du Long-Sault, situés à 6 milles en amont du canal de Carillon, sont évités par le canal de Grenville ayant une longueur de cinq milles et trois quarts et cinq écluses. Dans les deux canaux la profondeur de l'eau est de neuf pieds au-dessus du busc des écluses.

La navigation sur ces canaux a été ouverte du 1er mai au 30 novembre. Aucun accident n'a retardé le trafic et les ouvrages du canal n'ont pas subi d'avaries.

On a acheté le remorqueur *Shirley* durant l'année et après lui avoir fait subir une réfection complète on l'a lancé de nouveau. On n'a pas jugé nécessaire d'effectuer des travaux importants au canal ou à ses ouvrages. Toutefois, les travaux inhérents à l'entretien général ont compris le bouchage de deux fuites à différents endroits dans le remblai du canal, la mise en place d'estacades à l'entrée d'amont, la construction et l'installation de nouveaux poteaux d'arrêt, le renouvellement des panneaux des portes aux écluses 1, 2 et 5, le peinturage

de divers bâtiments, ponts et d'un chaland, aussi bien que des réparations aux chaussées, clôtures, lignes de transmission, ponts, ponceaux, bâtiments, etc.

(c) CANAL RIDEAU

Ce canal se rattache à la rivière Ottawa à environ 56 milles en amont de la tête du canal Grenville et assure une route par eau entre les cités d'Ottawa et de Kingston. Il comprend une série de cours d'eau naturels reliés par des tranchées artificielles, couvre 126 milles et quart de distance et compte quarante-sept écluses dans lesquelles la profondeur minimum d'eau est de 5 pieds. L'eau atteint son plus haut niveau dans la partie supérieure du lac Rideau, et de là, passant par quatorze écluses, elle reprend le niveau du lac Ontario.

Au cours de l'année écoulée l'approvisionnement d'eau a été amplement suffisant pour les besoins de la navigation dans toutes les parties du canal.

Au cours de la dernière saison le nombre d'éclusages se chiffre à 22,997, ce qui est une légère diminution du total de l'année précédente.

La navigation a été ouverte à Ottawa et à Kingston Mills le 1er mai et elle a fermé à Ottawa le 30 novembre et à Kingston le 28 novembre.

On peut énumérer comme suit les principaux travaux et améliorations effectués durant l'année: On a démoli les anciens murs latéraux de maçonnerie de l'écluse n° 3 à Ottawa et on les a reconstruits avec des blocs de béton. On a construit un petit mur de protection en béton de 50 pieds de longueur aux abords est du pont tournant à Hogsback. Le barrage de trop-plein à Black Rapids qui était vieux et en mauvais état a été démoli et reconstruit en béton. Afin d'empêcher les fuites d'eau du côté sud du barrage de trop-plein aux écluses de Long Island, on a construit un mur avec du béton à l'intérieur. Les piles de bois du pont de Kars ont été reconstruites à partir du niveau d'étiage. Au nombre des réparations importantes effectuées aux écluses de Nicholson au mur de soutènement en segment il y a eu le renforcement de cette ancienne construction en maçonnerie par un revêtement de béton. On a construit un nouveau pont d'acier de 58 pieds à Merrickville sur le Suye afin de remplacer l'ancienne construction. Le contrat pour ce travail a été accordé à la Sarnia Bridge Company. Avant l'installation du nouveau pont, on a élargi et renforci les vieilles culées. Le long barrage de béton à cette écluse a été réparé le long de la paroi du mur nord et renforcé avec des plaques protectrices en acier. On a posé un nouveau plancher d'acier et de béton à Poonamalie au-dessus du barrage de trop-plein dans la tranchée d'amont. On a aussi installé à cet endroit une station automatique de jaugeage d'eau. On a placé à l'écluse de Beveridge une fondation de béton sous la maison du maître-éclusier. Sur la division de Perth, le ponceau de béton commencé l'an dernier a été terminé. L'ancien barrage de trop-plein aux "Narrows" a été démoli et reconstruit en béton. A Jones Falls les culées du grand pont au-dessous des écluses ont été reconstruites en béton. A Brass's Point l'ancienne travée tournante du pont a été démolie et remplacée par une nouvelle. La pile du pivot a aussi été reconstruite. On a reconstruit les abordes de la travée tournante à l'écluse inférieure de Brewer et on a installé une nouvelle pile de soutènement pour la travée tournante. A Kingston Mills le buttoir d'aval de l'écluse d'amont a été reconstruit en béton revêtu d'acier. A toutes les stations éclusières on a effectué les réparations aux portes d'écluses et on les a remplacées lorsque la chose était nécessaire. On a renouvelé les hausses, on a jointoyé la maçonnerie et on s'est occupé de diverses petites réparations requises pour en assurer le maintien.

L'outillage flottant de ce canal, comprenant la drague *Rideau* et les remorqueurs *Agnès* et *Loretta* ainsi que plusieurs chalands à bascule a été constamment employé durant la saison. On a fait du dragage le long du nouveau mur aux écluses d'Hartwell et dans le chenal en aval de la tranchée inférieure à Washburn. Tout l'outillage a été entièrement examiné et réparé pendant l'hivernage dans le bassin du Canal à Ottawa.

3. NAVIGATION SUR LA RIVIERE RICHELIEU

(*a*) ÉCLUSES ET BARRAGES DE SAINT-OURS

A un endroit de la rivière Richelieu situé à 14 milles en amont de la ville de Sorel, le niveau de la rivière a été exhaussé de 5 pieds au moyen d'un barrage. Cette différence de niveau se trouve évitée par l'écluse de Saint-Ours. L'eau atteint une profondeur de 7 pieds sur le busc de l'écluse.

En aval du barrage au pied de l'île la drague à benne *N° 2* a creusé un bassin afin d'y placer des portes de rechange pour l'extrémité inférieure de l'écluse et on a fabriqué un certain nombre de blocs de béton pour placer les portes. On a remplacé les panneaux des portes d'amont par d'autres de rechange et les anciens panneaux ont été mis de côté afin d'être réparés. On a renforcé quatre hausses avec des tringles de fer afin de former un pont pour le passage au-dessus de l'écluse d'hiver. On a effectué de nombreuses autres réparations moins considérables.

(*b*) BASSIN DE CHAMBLY

Entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, soit une distance de 32 milles, la rivière est navigable et l'eau y atteint une profondeur de 7 pieds. Le canal de Chambly, qui a ici son débouché, a une longueur de 12 milles et compte neuf écluses. Ce canal évite tous les rapides entre Chambly et Saint-Jean, établissant ainsi une voie de communication avec le lac Champlain. Les écluses assurent une masse d'eau de six pieds et demi de profondeur.

Ce canal a été ouvert au trafic le 1er mai et fermé le 30 novembre.

Il n'y a pas eu d'accident et le trafic n'a pas été retardé durant toute la saison.

Les ouvrages les plus importants exécutés durant le cours de l'année ont été la construction le long de la paroi intérieure de la jetée de direction à l'entrée d'amont du canal à Saint-Jean, d'un mur de béton de 1,400 pieds de longueur et de 8 pieds de hauteur, renfermant environ 1,200 verges cubes et d'un nouveau revêtement avec liant à l'eau et accotements en terre sur le grand chemin, le long du côté ouest du canal vis-à-vis l'île Sainte-Thérèse à travers la paroisse de Saint-Luc, sur une distance d'environ 1¼ mille afin de terminer des travaux semblables qui étaient en cours durant les trois dernières années. Au nombre des autres petits travaux exécutés on peut mentionner le dragage de l'entrée d'amont à Saint-Jean à une profondeur de 12 pieds au centre et de 7 pieds le long des quais, les réparations du quai vis-à-vis l'usine du canal, l'allongement de la défense sur une distance de 250 pieds, l'érection d'un nouveau mur à fondations à pierres perdues le long des rives du canal, la réparation de la surface du chemin de hâlage entre l'écluse n° 9 et le pont n° 3, le nettoyage et le creusage des fossés entre les écluses n°s 5 et 7 et les ponts n°s 4 et 5, le renouvellement en béton armé du mur d'appui et du tablier inférieur de l'écluse n° 2 et le renouvellement semblable de 25 pieds du tablier de bois à l'extrémité inférieure de l'écluse n° 6, et les réparations générales ordinaires aux bâtiments, lignes de transmission, portes d'écluses, clôtures et outillage flottant.

4. LAC ONTARIO ET BAIE GEORGIENNE

(*a*) CANAL MURRAY

Ce canal, voie d'eau navigable d'une largeur de 80 pieds et d'une profondeur de 11 pieds à l'étiage, traversant l'isthme de la péninsule du comté de Prince-Edouard et reliant la baie de Quinté au lac Ontario, n'a aucune écluse.

La navigation y a été ouverte le 15 avril et fermée le 9 décembre. Il ne s'est pas produit de retard, dû à des accidents ou à d'autres causes pendant la saison.

On n'a effectué que des réparations sans importance. De ce nombre il y a eu le renouvellement d'à peu près 110 pieds linéaires d'un mur protecteur qui avait été emporté durant la saison précédente, la réfection sur une longueur de 1,300 pieds d'un ouvrage de protection à d'autres endroits, la construction d'une petite dépendance près de la maison du canal. On a nivelé de nouveau une partie du grand chemin du côté nord du canal et on a nettoyé les fossés et on a réparé les clôtures, etc.

(*b*) CANAL DE LA TRENT

La route du canal de la Trent, dans son état actuel de construction ou d'exploitation, part de Trenton, sur la baie de Quinté, où elle communique directement avec le lac Ontario et Honey-Harbour, sur la baie Georgienne, et de là tombe de plein-pied dans les grands lacs. Le canal constitue une série de lacs et de rivières reliés par des étendues assez limitées de tranchées artificielles. C'est à l'aide d'écluses que s'obtient l'accès aux divers niveaux d'eau des biefs. On peut en ces quelques mots résumer la situation par rapport à ce canal: entre Trenton et Rice Lake le canal côtoie la rivière Trent. Rice Lake franchi, il tombe dans la rivière Otanabee avec laquelle il se confond jusqu'à sa source qui est le lac Katchiwano. De ce lac le tracé du canal rejoint à tour de rôle le lac Clair (Clear), le lac Pierreux (Stoney), le lac Lovesick, le lac Buckhorn, le lac aux Pigeons, le lac aux Esturgeons (Sturgeon) et le lac Cameron sur la rive ouest du lac Balsam. De ce point, il se relie, grâce à une tranchée artificielle, avec un lac de peu d'étendue que l'on trouve à environ deux milles à l'ouest; enfin de ce dernier lac on peut tomber dans le lac Cranberry par une autre tranchée. De l'extrémité sud du lac Cranberry on rejoint le lac Simcoe par une autre tranchée artificielle.

Après avoir traversé le lac Simcoe, le tracé du canal se continue jusqu'à la rivière Severn, dont il suit le cours jusqu'aux débouchés de la baie Georgienne à Honey-Harbour et à Port-Severn. A partir de Trenton, le canal s'élève jusqu'à son plus haut point à Balsam Lake, le niveau duquel est d'environ 597 pieds au-dessus du lac Ontario. Du lac Balsam jusqu'à la baie Georgienne il y a un abaissement de 262 pieds. Le canal est pratiquement achevé entre Trenton et Washago, et il est ouvert à la navigation depuis juin 1918, soit une distance de 203.6 milles. On est à construire divers ouvrages sur la partie occidentale du tracé du canal, ou entre le lac Couchiching et la baie Georgienne; on en trouvera la description sous un titre particulier dans les pages suivantes de ce rapport. Lorsqu'il sera terminé, la longueur totale du canal d'un lac à l'autre sera d'environ 236 milles.

Canal exploité

Comme il a déjà été mentionné dans les rapports antérieurs, cette partie du canal de la Trent située entre Trenton et lac Rice, a été définitivement ouverte à la navigation le 3 juin 1918. On peut donc dire que la longueur du canal actuellement exploitée est de 203.6 milles, soit de Trenton et Washago à la tête du lac Couchinching. On maintient aussi l'embranchement de Lindsey, long de trente milles, ainsi que divers travaux formant une longueur totale d'environ 60 milles. La longueur totale du canal et des eaux canalisées exploitées est donc d'un peu moins de 300 milles. Cette partie du canal a été divisée en six sections situées comme suit: la section Ontario-lac Rice (section inférieure), de Trenton à un endroit situé à trois milles au delà de Glen Ross jusqu'au pont tournant du C.N.R., près de Hastings; la division de Rice-Lake-Bobcaygeon à partir de Bobcaygeon jusqu'au côté ouest du lac Balsam, la division Balsam-Simcoe à partir de Balsam-Lake jusqu'au lac Simcoe et en dernier lieu la voie navigable à travers les lacs Simcoe et Couchiching, jusqu'à l'extrémité du chenal à eau profonde à l'extrémité septentrionale de ce dernier lac.

Les améliorations effectuées au chenal de la rivière Otonabee, commencées en 1915 sont presque terminées. Les travaux de creusage ont été effectués pendant la dernière saison par les deux dragues Fenelon et Auburn, la première ayant été stationnée à Whitefield, à l'île de T.A.S. Park et de Robinson, l'autre à l'entrée d'aval de l'écluse nº 19, à Latimer, Piney Plains, Stewart's, Braundport et Whitefield. La drague Auburn a aussi servi à creuser un chenal au centre des restes de l'ancien pont du chemin de fer à travers le lac Rice et à faire disparaître les obstacles dans les chenaux à Harwood et à Hiawatha. Aux écluses nºs 4 et 13 on a construit des logements pour les éclusiers. Relativement à la construction d'une nouvelle usine pour le canal à Peterborough sur l'emplacement jusqu'ici occupé par l'entrepôt, quelques travaux préliminaires ont été accomplis. On a trouvé de nouveaux emplacements pour le magasin et la forge et l'on a achevé le mur de fondation de la nouvelle usine. Les travaux de construction de cet édifice qui aura un étage et 30 pieds par 90 pieds seront continués cette année. On a commencé en aval de l'écluse nº 26, à Lakefield, les travaux de l'élargissement et de creusage du chenal de la rivière sur une distance d'environ 1,100 pieds; les travaux de perforation et de sauvetage étant maintenant pratiquement achevés. Le dragage des matières commencera aussitôt que la crue du printemps se retirera. On a commencé en août dernier les travaux d'un nouveau barrage en béton afin de remplacer le barrage de bois qui tombait en ruines sur la rivière Gull à Norland. Cette entreprise est presque terminée à l'heure actuelle. Il ne reste qu'une petite quantité de béton à mtttre en place, à enlever les formes et à démolir le vieux barrage. Cette construction consiste en un canal de trop-plein central flanqué d'une passe pour billes et d'une vanne régulatrice. Au lac Kashagawi, le barrage qui était presque terminé en 1923 l'est actuellement. On a aussi effectué des réparations aux barrages des lacs Mississauga, Scott's Mills et Bass. On peut mentionner au nombre des améliorations moins importantes accomplies durant l'année les suivantes: à Wallace Point la pile et la superstructure du pont qui avaient été endommagées à la suite d'une collision avec la drague Auburn, ont été réparées par la Ontario Bridge Company. La sous-structure et la superstructure du pont de Burleigh Falls ont été réparées. A Bobcaygeon les murs circulaires de soutien du pont tournant sur le grand chemin s'effritaient et ils ont été reconstruits et renforcés au haut avec des angles de fer. On a refait de nouveaux planchers à dix ponts et on a peinturé six ponts à divers endroits. On a réparé les murs d'entrée en béton aux écluses nºs 10, 15 et 16, ainsi que le mur d'appui à l'écluse nº 27. On a fait une enquête sur la cause de l'interruption dans la circulation de l'air comprimé à l'élévateur de bestiaux à Peterborough et on a effectué des réparations temporaires. On a placé un revêtement de béton sur le quai du caisson à Dunnett's Landing et on a aussi effectué quelques petites réparations aux quais à Gore's Landing et à divers autres endroits. On a réparé les barrages aux écluses nºs 23, 24 et 25. On a placé des bouées dans le lac Rice afin d'indiquer le nouveau chenal du centre à travers l'ancien pont du chemin de fer. On a soit achevé, soit construit partiellement, de nouvelles portes d'écluse pour Burleigh Falls, Fenelon Falls et Young's Point durant l'année. On a transporté en place des matériaux pour la construction, durant l'hiver, d'un petit barrage en béton à Swamp Lake. Les travaux commenceront l'an prochain. L'outillage hydraulique de la Hydro-Electric Power Commission contigu à l'écluse nº 10 a été terminé durant l'année et mis en service. On a mesuré le débit des rivières à vingt et une différentes stations, exécutant de fait trente-cinq jaugeages précis et visité trente-six jauges fixes. Pour simplifier ce travail on a installé des nouvelles jauges automatiques à Pengelley et à McCracken sur le lac Rice et à Glen Ross sur la rivière Trent. L'outillage flottant du canal a été maintenu en bon état. On a fait des réparations importantes aux remorqueurs *Bessie Butler*, *Bob Hall*, *J. B. McColl* et *Harwood*, ainsi qu'aux dragues *Fenelon* et *Auburn*, aux allèges et à diverses autres unités de l'outillage.

Pendant la saison de 1924 le nombre des éclusages consignés a été de 16,353. Ce chiffre est de 6¼ p. 100 plus élevé que celui de la saison précédente, 1922, et de 16½ p. 100 plus élevé que celui de 1923.

Canal en voie de construction

Cette partie du canal de la Trent qui n'a pas encore été couverte au trafic et où l'on se propose d'exécuter divers projets de travaux encore à l'étude se trouve située, comme on l'a déjà fait remarquer, entre Washago, à la tête du lac Couchiching et Honey-Harbour et Port-Severn, sur la baie Georgienne. Elle est connue sous le nom de "division de la Severn" et, pour plus de commodité, a été divisée en trois sections: la section de Port-Severn, entre Port-Severn sur la baie Matchedash et le petit lac Gloucester; la section n° 1, de Honey-Harbour à Big-Chute sur la rivière Severn; et la section n° 2 s'étendant de la chute McDonald à la tête du lac Couchiching. En outre de ce qui précède il faut aussi signaler la canalisation encore inachevée de la rivière Holland à partir de la baie Cook, à l'extrémité méridionale du lac Simcoe, jusqu'à la ville de Newmarket, distance d'environ 12½ milles, connue sous le nom de "division de la rivière Holland".

Au cours de la dernière saison la Randolph Macdonald Company a continué le dragage de la Severn à divers endroits situés entre Washago et la baie Portage. Depuis l'élargissement des voies ferrées pour bateaux de manière à permettre le passage de bateaux de 15 tonnes ayant jusqu'à 65 pieds de longueur, le creusage du chenal de la rivière à plusieurs endroits est devenu une nécessité urgente. Comme depuis bien des années la perspective de l'achèvement de cette entreprise a été incertaine, on a adopté comme ligne de conduite d'effectuer quelques petites améliorations à tous les passages les plus dangereux dans le chenal, au lieu d'achever les travaux d'élargissement et de creusage à un endroit donné. Avec ce but en vue, des travaux ont été effectués durant la saison de navigation de 1924 aux endroits suivants: près de Washago les forages et le dragage du roc ont été accomplis en cinq endroits afin d'obtenir une profondeur d'eau de six pieds. A la pointe Monahan, où la rivière Severn se jette dans le lac Sparrow, on a élargi et creusé considérablement la tranchée dans les matières molles précédemment extraites jusqu'à 7½ pieds, en manière de précaution contre les dépôts par l'eau. On a aussi effectué des travaux semblables à la pointe Roehill où l'on a maintenant obtenu un chenal suffisant d'une profondeur de 7½ pieds. A la chute du lac Sparrow, qui était anciennement un des endroits où la navigation était le plus difficile, la rivière est divisée par une île entre le chenal principal et le chenal secondaire. La navigation est maintenant rendue comparativement sûre pour des vaisseaux ayant un tirant d'eau d'à peu près six pieds dans le chenal principal. et l'autre chenal suffisamment dégagé et creusé pour causer une diminution considérable dans le courant du chenal de navigation. On a découvert à environ un quart de mille en aval deux amoncellements de rocs, dont un a été enlevé et l'autre indiqué par une bouée. Dans la baie du Portage, la tranchée qui n'avait pas été complètement terminée lorsque les travaux ont cessé il y a six ans, a été considérablement améliorée au cours des trois dernières années. A la clôture de la dernière saison les deux extrémités de cette tranchée avaient été draguées, de manière à assurer sur toute la longueur un chenal de 6 pieds et d'une largeur suffisante. Au barrage de béton de Swift Rapids, il y a en tout onze vannes. Trois d'entre elles sont du type venturi submergé. Comme il a été signalé dans le rapport de l'an dernier, deux de ces vannes ont été réparées dans l'été de 1923. L'été dernier ces trois vannes ont été mises à sec d'eau et examinées. Deux vannes, celles qui avaient été réparées, étaient en parfaite condition. Le tube d'acier à l'intérieur de l'autre était défectueux, et on a fait une réfection semblable à celles de la saison précédente. On a enlevé les rivets branlants, on a bouché les trous, on a appliqué des pièces au besoin.

Les joints endommagés ont été soudés à l'électricité et tous les vides ont été jointoyés. Afin de diminuer encore l'effet de la vibration intense produite par le fonctionnement des vannes submergées, les trois tuyaux verticaux installés antérieurement dans ce but entre les vannes et le tunnel ont tous été reliés à un tuyau de 22 pouces de diamètre, placé dans le haut du tunnel et se terminant en un puits vertical s'ouvrant dans le plancher du barrage. A l'usine de force motrice certains travaux, qui n'avaient pas été accomplis lors de la cessation du contrat, ont été entièrement exécutés durant la dernière saison, ces travaux comprenant l'achèvement de la corniche de cuivre et la construction d'un appentis de brique à la place de la construction temporaire de bois. On a aussi construit sur l'emplacement du barrage de Swift Rapids un entrepôt ignifuge, ayant deux étages avec fondations et plancher de béton, mesurant 24 pieds par 66. Ce bâtiment servira au remisage de diverses parties de l'outillage et des matériaux de construction anciennement distribués à divers endroits. Sur le même emplacement un petit cabinet de toilette a aussi été construit pour la commodité des touristes durant l'été. On a effectué des réparations générales aux chemins de fer pour bateaux tant à Swift Rapids qu'à Big Chute. Sur ce nombre il y a eu le ballastage, le revêtement des voies, le renouvellement de pièces dans les caissons. A cause de la baisse du niveau dans la baie Georgienne, qui a été remarquable depuis quelques années, la navigation entre Port-Severn et le petit lac Gloucester a été rendue très difficile sur un haut-fond à peu de distance en aval de l'écluse. Pour remédier à cela, le chenal a été élargi et creusé à cet endroit durant la saison de 1924. Il y a maintenant une profondeur de 7 pieds 8 pouces avec un chenal de 34 pieds de largeur. Aux "Narrows", immédiatement en aval de Big Chute on a aussi élargi et creusé le chenal afin de terminer les travaux commencés l'année précédente. Toutes ces excavations ont été faites dans le granit. Comme résultat de la hausse de niveau dans le petit lac Gloucester, certains endroits ont été submergés sur le chemin de colonisation près de la tête de la baie Go Home. Sur réception de plaintes émanant du surintendant provincial des chemins de colonisation, on a fait des enquêtes à ce sujet et en définitive les terrains bas ont été haussés et on a construit un petit pont de bois unissant le chemin des deux côtés du lac. On a construit à la décharge du lac Go-Home un petit barrage de béton, ayant une seule vanne avec hausse, comme moyen de régulariser le débit d'un volume d'eau considérable constaté récemment et venant du petit lac Gloucester. On a acheté durant l'année de la Peterborough Canoe Company, un canot automobile avec les accessoires complets et on y a installé un moteur 20 h.p. Il servira à des inspections et à d'autres fins sur la rivière Severn.

A Holland Landing sur la division de la rivière Holland, on a fait un peu de remplissage en arrière du mur nord de l'écluse afin d'enlever une mare d'eau stagnante au sujet de laquelle l'officier de santé provincial et les habitants de l'endroit avaient souvent porté plainte. En outre, on a refait le plancher du pont de la grande route au-dessus de cette écluse et de celui au-dessus du chemin de la 2e concession d'East Gwillimbury qui traverse l'écluse suivante au sud de Holland-Landing.

Sur cette partie du canal fonctionnant régulièrement, savoir entre Trenton et Washago, certains ouvrages ont été aussi construits. A Campbellford sur la section d'aval de la division Ontario-Rice Lake l'installation d'un mécanisme automatique de porte de vanne fonctionnant par l'électricité, d'après un contrat avec la Canadian General Electric Company, a été terminée en juin dernier. Les vannes peuvent maintenant fonctionner entièrement à la main ou par l'électricité, avec le contrôle de la main, ou automatiquement. D'après ce dernier système de contrôle, une hausse dans le niveau de l'eau d'environ six pouces au-dessus de l'élévation maximum permissible, amène la mise en mouvement du mécanisme qui ouvre les portes de la vanne et qui les referme lorsque le niveau est baissé

suffisamment. Les mêmes entrepreneurs ont installé à cet endroit un système d'éclairage électrique pour le pont du grand chemin. A Young's Point, sur la division Rice Lake-Bobcaygeon du canal, le nouveau barrage de béton, remplaçant l'ancienne construction de bois, dont les travaux avaient été commencés depuis mars 1923 d'après un contrat avec la F. R. Wilford & Company, a été terminé durant la dernière saison. La construction entière à cet endroit comprend actuellement quatre vannes d'alimentation de force hydraulique de la Canada Cement Company à l'extrémité occidentale et neuf vannes de régularisation et de passage des bois en grumes ainsi qu'une digue avec un mûr de dérivation en béton sur le côté oriental de la rivière. Le premier barrage construit sur cet emplacement l'a été vers 1830 et reconstruit en 1885. On projette actuellement la reconstruction de l'écluse n° 27 à Young's Point. On a déjà exproprié les terrains supplémentaires nécessaires pour la nouvelle écluse. On a commandé les matériaux de construction et les machines et l'on a préparé les plans. On espère que les travaux de la nouvelle construction commenceront vers la fermeture de la prochaine saison de navigation.

5. CANAL SAINT-PIERRE

Le canaly Saint-Pierre construit de 1912 à 1917 relie les lacs Bras-d'Or à la baie Saint-Pierre sur le littoral sud-est de l'île du Cap-Breton. Il consiste en une écluse de marée de 300 pieds de longueur, 48 pieds de largeur et une profondeur minimum d'eau de 18 pieds sur le busc de l'écluse.

Durant la dernière saison de navigation ce canal a été ouvert depuis le 23 avril 1924 jusqu'au 7 janvier 1925. Le nombre total des vaisseaux qui sont passés par l'écluse a été de 1,783, augmentation de 369 ou à peu près 26 p. 100 sur le chiffre de l'année précédente. Aucun accident ou retard à la navigation ne s'est produit pendant toute la saison.

On a commencé en août dernier le creusage de l'entrée du canal du côté du lac, travaux dont la nécessité était évidente depuis quelque temps. On espère que ce travail sera terminé cette année. En mai 1923, une partie du revêtement du caisson, environ 135 pieds de longueur, du côté occidental de l'entrée donnant sur le lac, a cédé. Comme toute la construction était en mauvais état, on a décidé de la renouveler sur toute son étendue de 436 pieds. Un contrat couvrant tous les travaux a été adjugé à la Atlantic Dredging Company en mars 1924 et les travaux ont commencé au mois de juillet suivant. Le déblaiement de l'ancien caisson et la préparation de fondations convenables aussi bien que la construction d'une partie de la nouvelle construction ont pris le reste de la saison de navigation libre. Les travaux reprendront cette année aussitôt que la glace aura disparu et on espère qu'ils seront tout à fait terminés à la fin de septembre. Comme d'habitude on s'est occupé des réparations peu importantes. Au nombre de celles-ci il y a eu les réparations et le ronforcement du plancher dans le hangar à marchandises à l'entrée du côté de l'Atlantique, plancher qui s'était écroulé sous une forte charge; le peinturage des portes d'écluse et des machines, et l'enlèvement par un plongeur des anatifes et des moules sur les portes d'écluses.

6. DIVERS

(*a*) DIGUES DE LA BAIE HUNGRY ET DE SAINTE-BARBE

Ces digues se prolongent vers l'ouest sur la rive sud du lac Saint-François à partir de l'entrée supérieure du canal Beauharnois sur une distance d'environ 7 milles. Ces digues sont maintenues comme protection contre l'érosion des eaux du lac dont le niveau a été haussé lors de la construction du canal. On peut mentionner ici le fait que depuis l'ouverture du canal Soulanges en 1899 le canal Beauharnois a cessé de servir à la navigation et est maintenant loué pour

des fins de développement d'énergie seulement. La digue de la baie Hungry est construite depuis 1856. La partie supérieure de cette digue est entretenue à titre de route. La digue Sainte-Barbe a été construite en 1889. A divers endroits le long de la rive du lac on a construit des murs de protection en dehors des digues.

On a placé un revêtement de gravier sur le chemin le long de la digue de la baie Hungry et ensuite on l'a huilé sur une distance d'environ 1½ mille vers l'ouest, à partir de Knight's Point, et sur une autre distance d'un demi-mille on l'a huilé seulement. Afin d'améliorer l'écoulement des eaux on a abaissé un ponceau sous le chemin. A l'ouest de la Grande île le chemin a été haussé et macadamisé sur une longueur de 240 pieds. A cinq endroits différents dans la paroisse de Sainte-Barbe, le chemin riverain du lac a été haussé et couvert de gravier sur une longueur totale d'un mille et demi. Comme d'habitude les réparations peu considérables ont été effectuées, telles que le coupage des herbes le long des pentes de la digue, le nettoyage des fossés, les réparations des ponts, des clôtures, etc.

(*b*) CANAL SAINT-LAURENT (HAUTE NAVIGATION)

Depuis un bon nombre d'années les ingénieurs de ce ministère essaient de trouver une solution au problème qui se posera tôt ou tard de l'agrandissement du système de canaux du Saint-Laurent et ils ont ainsi recueilli bien des données ayant trait à cette question.

Au cours des dernières années il est devenu nécessaire de mettre la dernière main aux plans définitifs en vue de la réalisation d'une telle entreprise, afin de permettre au ministère d'étudier en toute connaissance de cause les projets qui lui sont soumis, par des entreprises privées, en vue du développement de pouvoirs hydrauliques isolés de nature à nuire gravement à tout projet raisonnable de développement de la navigation et de l'ensemble des forces hydrauliques du fleuve. Dans ce but et pour satisfaire ce besoin l'on a ainsi préparé les plans d'un vaste projet de développement de la partie supérieure du fleuve.

Vers le commencement de l'année financière le gouvernement canadien a nommé une commission d'ingénieurs, afin de reviser le rapport Wooten-Bowden de 1921 et de faire rapport sur le coût d'une route à eau profonde directe à partir de la tête des Grands Lacs jusqu'à la mer. Les membres de cette commission sont M. D. W. McLachlan (président), le brigadier général C. H. Mitchell et M. Olivier O. Lefebvre. La Commission s'est réunie quelquefois et elle s'est finalement entendue sur la forme et la portée du rapport à rédiger, au cours d'une session conjointe à Washington en décembre dernier. Ce rapport a été transmis aux gouvernements canadien et américain. Le 5 janvier 1925, ces instructions après avoir été considérées par le comité consultatif national pour le Canada, ont été transmises à la Commission. Dans l'intervalle, dans l'anticipation de la réception éventuelle de ces instructions, les sections américaine et canadienne du canal ont été l'objet d'études approfondies. On a fait des investigations précises sur la condition des glaces, on a consigné le débit des affluents, on a fait des sondages, des forages d'essai et des relevés. On a préparé de nombreux plans. Comme résultat, il a été recueilli un grand nombre de renseignements précieux devant servir à la préparation des dessins et du rapport requis.

Pendant l'année on a presque terminé le relevé complet des rapides de Lachine à partir de l'entrée du canal jusqu'au bassin de Laprairie. Les plans s'y rapportant, ayant trait à la mise en valeur de cette partie du fleuve, tant pour la force motrice que pour la navigation sont en voie de préparation. Deux équipes d'arpenteurs sont continuellement à l'ouvrage et l'on garde un personnel de bureau à Ottawa et à Cornwall. On s'attend à ce que la Commission Internationale des ingénieurs soit en mesure de faire rapport dans le cours d'un an.

(*c*) TÊTES-DE-LIGNE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

Le personnel gardé à Port-Nelson durant l'année dernière, comprenait comme depuis plusieurs saisons, un ingénieur résident, un cuisinier, un contremaître et de deux à six hommes à tout faire ou charpentiers.

On a effectué des réparations importantes au barrage d'alimentation qui avait été considérablement avarié pendant la débâcle en mai. Pendant l'été on a réparé la caisson des quais et piles du pont et on a remplacé le remplissage qui avait été emporté. L'été s'est passé sans accident sérieux, mais en novembre les ouvrages ont été assaillis par une tempête d'une extrême violence, un ouragan de neige du nord-est qui a duré trois jours. La marée s'est élevée à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la normale et il en est résulté beaucoup de dégâts aux ouvrages et à l'outillage flottant. Les dragues et les autres unités de l'outillage qui avaient été emportées, ont heureusement été déposées loin sur la grève en pente où on peut considérer qu'elles sont à l'abri des effets de toutes les tempêtes, sauf celles d'une violence extraordinaire. On est à réparer les parties avariées des ouvrages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A.-E. DUBUC,
Ingénieur en chef.

M. G. A. Bell, C.M.G.,

Sous-ministre du ministère des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Canada.

CANAUX DU CANADA

Nom	Emplacement	Longueur en milles	Nombre d'écluses	Ecluses — Dimensions minimum		
				Longueur	Largeur	Profondeur
				Pds	Pds	Pds
Saint-Laurent et Grands Lacs						
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades-Point à Coteau-Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickson's Landing	11·25	6	270	45	14
Pointe Farran	Rapide de Farran's Point	1·25	1	800	50	14
Rapide Plat	Rapide Plat, Morrisburg	3·66	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·33	3	800	50	14
Welland	Port-Dalhousie, Lac Ontario à Port-Colborne, lac Erié	26·75	26	270	45	14
Sault Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du lac Huron	1·30	1	900	60	19
Rivières Ottawa et Rideau						
Ecluse Ste-Anne	Confluent du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long-Sault, rivière Ottawa	5·75	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Division Tay)	7·00	2	134	33	6·5
Rivière Richelieu						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	7
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	7
Du lac Ontario à la baie Georgienne						
Murray	Isthme de Murray, baie de Quinté	5·17	Aucune	.....	.....	11
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·4
	Ecluse de Peterboro à Washago	114·6	23	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port-Perry (Division Scugog)	30·0	1	142	33	6
Divers						
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton, N.-E	0·49	1	300	48	18

TABLEAU INDIQUANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES CANAUX POUR LES SAISONS DE 1921, 1922, 1923 ET 1924

Canaux	1921		1922		1923		1924	
	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos
Lachine	18 avril	14 déc.	19 avril	13 déc.	1 mai	12 déc.	21 avril	13 déc.
Soulanges	18 "	14 "	21 "	11 "	2 "	12 "	23 "	12 "
Cornwall	18 "	15 "	18 "	13 "	30 avril	13 "	22 "	14 "
Williamsburg—								
Pointe Farran	18 "	16 "	18 "	14 "	30 "	14 "	22 "	14 "
Rapide Plat	18 "	16 "	19 "	14 "	30 "	15 "	22 "	14 "
Galops	18 "	16 "	18 "	14 "	30 "	15 "	22 "	14 "
Welland	15 "	19 "	17 "	14 "	25 "	15 "	16 "	13 "
Sault-Ste-Marie	9 "	16 "	17 "	24 "	1 mai	26 "	19 "	15 "
Ste-Anne	15 "	30 nov.	1 mai	28 nov.	1 "	30 nov.	1 mai	30 nov.
Carillon et Grenville	15 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
Rideau—								
A Ottawa	1 mai	30 "	1 mai—	30 "	1 mai	30 "	1 mai	30 "
A Kingston Mills	1 "	15 "	1 "	21 "	1 "	30 "	1 "	28 "
Trent—								
Div. Ontario-Rice Lake, section d'aval	13 "	5 "	11 "	20 "	7 "	14 "	13 "	4 "
Pont de Trenton	14 avril	1 déc.	5 avril	26 "	3 "	29 "	17 "	4 oct.
Div. Ontario-Rice Lake, section d'amont	3 mai	10 nov.	12 mai	17 "	7 "	16 "	20 "	29 nov.
Hastings à Rice Lake	12 "	10 "	3 "	29 oct.	6 "	6 "	—	—
Hastings à Peterboro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 mai	18 nov.
Rice Lake à Peterboro	23 avril	26 nov.	5 mai	25 nov.	27 avril	27 nov.	—	—
Peterboro à Lakefield	29 "	8 "	13 "	4 "	17 mai	10 "	12 ma	15 nov.
Peterboro à écluse d'asc.	12 mai	7 "	20 "	4 "	17 "	8 "	12 "	6 "
Lakefield à Bobcaygeon	6 avril	25 "	1 "	21 "	28 avril	1 déc.	26 avril	26 "
Bobcaygeon à Rosedale	19 avril	21 "	29 avril	11 "	4 mai	15 nov.	29 "	3 "
Ecluse d'asc. de Kirkfield	8 mai	6 oct.	20 mai	26 oct.	23 "	25 oct.	18 mai	24 oct.
Kirkfield au lac Simcoe	8 "	11 "	18 "	28 "	16 "	26 "	18 "	24 "
Lac Simcoe à Orillia	30 "	11 "	13 "	10 nov.	23 "	26 "	12 "	19 nov.
Scugog River à l'écluse de Lindsay	20 "	6 nov.	2 "	12 "	23 avril	4 déc.	27 avril	15 "
Murray	11 avril	5 déc.	1 "	30 "	24 "	8 "	15 "	9 déc.
St-Ours	15 "	30 nov.	1 "	30 "	2 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.
Chambly	18 "	30 "	1 "	30 "	7 "	30 "	1 "	30 "
St-Pierre	19 "	7 janv. 1922	24 avril	6 janv. 1923	7 "	19 janv. 1924	23 avril	7 janv. 1925

VINGT ET UNIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION
DES CHEMINS DE FER
DU CANADA

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE

1925

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1927

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'honorable H.-A. McKeown, *commissaire en chef.*

S.-J. McLean, M.A., LL.B., Ph. D., *commissaire en chef adjoint.*

Thos. Vien, C.R., *sous-commissaire en chef.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

C. Lawrence, *commissaire.*

L'honorable Frank Oliver, *commissaire.*

A.-D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Accidents et enquêtes	16
Appels des décisions de la Commission	15
Requêtes adressées à la Commission	15
Service du génie civil	16
Service d'inspection des incendies	18
Questions réglées sommairement ou après enquête publique	6
Décisions et règlements généraux de la Commission (condensés)	9
Ordonnances générales (résumées)	8
Service de l'Exploitation	16
Arrêts, ordonnances générales et circulaires	15
Séances publiques de la Commission	6
Caisse des passages à niveau	6
Travail de routine de la Commission (service des archives)	19
Personnel	19
Service du trafic	16

APPENDICES

Appendice «A»—Principales décisions rendues par la Commission au cours de l'année close le 31 décembre 1925. (Voir page 298, l'index des jugements)	21
Appendice «B»—Rapport du chef du service du trafic pour l'année terminée le 31 décembre 1925	217
Appendice «C»—Rapport de l'ingénieur en chef de la Commission, pour l'année terminée le 31 décembre 1925	228
Appendice «D»—Rapport du chef du service de l'exploitation, pour l'année terminée le 31 décembre 1925	241
Appendice «E»—Rapport de l'inspecteur en chef du service des incendies, pour l'année terminée le 31 décembre 1925	277
Appendice «F»—Appels des décisions de la Commission à la Cour suprême, du 1er février 1904 au 31 décembre 1925	284
Appendice «G»—Liste des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1925	288

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 31 de la Loi des chemins de fer, 1919, la Commission des Chemins de fer du Canada a l'honneur de soumettre son vingt et unième rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1925.

Depuis la publication du dernier rapport, l'amendement suivant a été apporté à la Loi de 1919 concernant les chemins de fer.

15-16 GEORGE V

CHAPITRE 52

Loi modifiant la Loi des chemins de fer, 1919. (*Sanctionnée le 27 juin 1925.*)

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:—

1. Est abrogé, par la présente loi, le chapitre quarante et un du Statut de 1922.

2. Est abrogé, par la présente loi, le paragraphe cinq de l'article trois cent vingt-cinq de la *Loi des chemins de fer, 1919.*

3. Est modifié l'article trois cent vingt-cinq de la *Loi des chemins de fer, 1919,* par l'addition, à la fin dudit article, des paragraphes suivants:

" (5) Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les pouvoirs attribués à la Commission sous le régime de la présente loi, pour fixer, déterminer et mettre en vigueur des taux équitables et raisonnables, et pour changer et modifier les taux, selon que peuvent, à l'occasion, l'exiger des circonstances nouvelles ou le coût du transport, ne doivent pas être limités ni d'aucune façon atténués par les dispositions d'une loi quelconque du Parlement du Canada, ou par un traité fait ou conclu en conformité de cette loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application et qu'elle ait trait à un ou plusieurs chemins de fer particuliers, et la Commission ne doit faire grâce d'aucune accusation de disparité injuste, qu'elle soit exercée contre des expéditeurs, des consignataires ou des localités, ou de préférence indue ou déraisonnable, pour le motif que cette disparité ou préférence est justifiée ou prescrite par une entente faite ou conclue par la compagnie. Toutefois, par dérogation à toute disposition contenue dans le présent paragraphe, les taux du grain et de la farine sont, à et à compter de la date de l'adoption de la présente loi, régis par les dispositions de la convention conclue en conformité du chapitre cinq du Statut du Canada, 1897; mais ces taux s'appliquent à tout le trafic en circulation, à partir de tous les endroits sur toutes les lignes de chemin de fer à l'ouest de Fort-William jusqu'à Fort-William ou Port-Arthur, sur toutes les lignes actuellement ou désormais construites par une compagnie assujétie à la juridiction du Parlement.

"(6) La Commission ne doit faire grâce d'aucune accusation de disparité injuste, qu'elle soit exercée contre des expéditeurs, des consignataires ou des localités, ou de préférence indue ou déraisonnable à l'égard des taux du grain et de la farine régis par les dispositions du chapitre cinq du Statut du Canada, 1897, et par la convention faite ou

conclue en conformité dudit statut dans le territoire, et dont il est question au paragraphe qui précède immédiatement, pour le motif que cette disparité ou préférence est justifiée ou requise par ladite loi ou par une convention faite ou conclue en conformité de ladite loi."

4. Pour dissiper des doutes, les taxes mentionnées dans les tarifs déposés à la Commission à toute époque avant l'adoption de la présente loi et en conformité des dispositions de la *Loi des chemins de fer, 1919,* sont et seront censées être des taxes légales jusqu'à ce qu'elles soient modifiées par des tarifs déposés à la Commission conformément à la présente loi, nonobstant les dispositions de quelque loi ou de quelque convention et nonobstant quelques jugements ou ordonnances rendus à ce sujet à toute époque avant l'adoption de la présente loi.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION

Du premier janvier au 31 décembre 1925, la Commission a tenu 36 séances publiques au cours desquelles 121 requêtes ont été entendues. Le nombre des séances publiques tenues dans les diverses provinces est indiqué dans le tableau suivant:—

Provinces	Nombre
Ontario	22
Québec	4
Manitoba	2
Saskatchewan	2
Alberta	3
Colombie-Anglaise	3
Nouvelle-Ecosse	..
Nouveau-Brunswick	..
Ile du Prince-Edouard	..
Total	36

Les requêtes comprennent une grande variété de questions qui sont de la compétence de la Commission en vertu de la Loi des chemins de fer, depuis la plainte du particulier jusqu'aux questions d'intérêt public.

QUESTIONS RÉGLÉES SOMMAIREMENT OU APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE

Le nombre de questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, représente une proportion considérable du nombre total des requêtes et des plaintes étudiées par la Commission; c'est-à-dire que sur un ensemble de 3,410 requêtes et plaintes, 96 p. 100 ont été réglées sans enquête publique. Ces plaintes exigent très souvent de nombreuses investigations et de longues délibérations de la part des fonctionnaires de la Commission. Elles s'étendent à une grande variété de sujets, depuis la plainte la moins importante jusqu'aux grandes questions intéressant toute la communauté nationale ou comportant l'application d'un principe général, comme par exemple les tarifs des chemins de fer.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

Conformément aux dispositions du paragraphe (5) de l'article 262 de la Loi des Chemins de fer, 1919, il a été décrété que, pendant dix années consécutives, à dater du 1er avril 1919, une somme de $200,000 par année serait prise sur le fonds du revenu consolidé pour aider à la construction d'ouvrages destinés à la protection, la sécurité et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1909; lesdites sommes devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des Passages à niveau", et être affectées

par la Commission, sous certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien ni du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

Entre le 1er avril 1909 et le 31 décembre 1925, la Commission a rendu 628 ordonnances pourvoyant à la protection de 690 passages, comme suit:—

Semi-enclenchement automatique (protection des tramways)	6
Fermeture de passages	29
Grands chemins détournés	58
Détournement de grand chemin et déplacement de pont	1
Détournement de grand chemin et suppression d'obstacles à la vue	1
Sonneries électriques	270
Sonnerie électrique et feu à éclat	1
Sonnerie électrique et suppression d'obstacles à la vue	2
Sonnerie électrique et pendule avertisseur	94
Sonnerie électrique, pendule avertisseur et suppression d'obstacles à la vue	5
Adoucissement de courbe à l'abord d'un pont de grand chemin	1
Barrières	121
Barrières et semi-enclenchement	1
Ponts supérieurs	27
Suppression d'obstacles à la vue	36
Suppression d'obstacles à la vue et adoucissement de rampes	1
Abri	1
Passages inférieurs	64
Tours	3
Pendules avertisseurs	17

En comparant ce rapport avec le dix-neuxième rapport annuel de la Commission, on verra que l'augmentation du nombre total des passagers protégés dans les douze mois terminés le 31 décembre 1925, est de 36 et que les moyens de protection établis sont les suivants:

Demi-enclencheurs automatiques (protection des tramways)	1
Fermetures de passages	2
Grands chemins détournés	4
Sonneries électriques	21
Barrières	1
Suppression d'obstacles à la vue	3
Ponts supérieurs	1
Passages inférieurs	6
Pendules avertisseurs	4

NOTE.—Trente-six passages ont nécessité quarante-trois appareils de protection parce que quatre de ces passages exigeaient chacun deux pendules. Deux détournements de voies et un passage inférieur à deux croisements ont abouti à la suppression de deux passages.

On remarquera que d'après la nouvelle Loi codifiée des chemins de fer, la somme totale que la Commission doit répartir et faire verser à même le crédit annuel ne doit, dans le cas d'aucun passage, dépasser vingt-cinq pour cent du coût des travaux de construction effectués pour la protection du public, et ne doit, en aucun cas de l'espèce, dépasser la somme de quinze mille dollars; et les deniers de ladite caisse ne peuvent être affectés en une seule année à plus de six passages d'un chemin de fer dans une municipalité, ni être affectés plus d'une fois à un même passage dans le cours d'une même année.

Le paragraphe (3) de l'article 262 de la Loi des chemins de fer dispose que lorsqu'une province contribue à ladite caisse, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province, en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

ORDONNANCES GÉNÉRALES

Voici un résumé de quelques décisions rendues en vertu des ordonnances générales de la Commission:—

La Commission décide, par son ordonnance générale n° 414, que l'ordonnance générale n° 364, en date du 23 mai 1922, portant que les tarifs milliaires s'appliqueront à la pierre calcaire ou à la poussière de pierre pour fins agricoles, à l'est de Port-Arthur, Fort-William et Armstrong, au lieu des taux spécifiques de denrées ou tarifs milliaires alors en vigueur, soit modifiée en biffant le tarif milliaire qui y est indiqué et en le remplaçant par les taux en cents par 100 livres, tels que déterminés dans ladite ordonnance.

La Commission décide que l'ordonnance générale n° 415 portant que les règlements relatifs à l'inspection des locomotives et tenders, tels qu'approuvés par l'ordonnance générale de la Commission n° 289, en date du 24 mars 1920, soit modifiée en biffant le premier paragraphe sous le titre de "Appareil d'attelage et appareil de traction", pour le remplacer par une clause spéciale insérée dans ladite ordonnance.

La Commission décide que l'ordonnance générale n° 330, en date du 16 février 1921, enjoignant aux compagnies relevant de la juridiction de la Commission d'adopter et de mettre en vigueur les Règlements relatifs à l'inspection des chaudières à vapeur des compagnies de chemins de fer, soit modifiée en biffant la clause I desdits règlements et en la remplaçant par une clause portant que ces règlements s'appliqueront aux chaudières à vapeur, et à leurs accessoires, utilisées par les compagnies de chemins de fer à l'exception de celles qui sont employées (a) sur les locomotives; (b) dans les usines de chauffage dont la pression ne dépasse pas 15 livres par pouce carré; (c) dans les hôtels et édifices publics (qui ne font pas partie des immeubles de gares) et autres endroits publics; et (d) par les entrepreneurs.

La Commission décide que l'ordonnance générale n° 418, en date du 26 juin 1925, portant que la formule de contrat n° 650 B concernant les taux de longue distance et de service entre la *Bell Telephone Company* et toute autre compagnie, municipalité ou corporation ayant le pouvoir de construire ou exploiter un réseau ou une ligne téléphonique soit approuvée, et que les ordonnances générales n°s 375 et 409 soient révoquées.

La Commission décide que l'ordonnance générale n° 419, en date du 8 juillet 1925, portant que le tarif de denrées en destination de l'Ouest, pour le trafic provenant de Fort-William et autres endroits à l'est de Fort-William, tel qu'il existait lors que la Loi relative à la Passe du Nid-de-Corbeau a été adoptée ou à la date de l'entente conclue concernant la ligne de chemin de fer de la compagnie (ce tarif étant en vigueur le 6 juillet 1924), soit remis en vigueur par le chemin de fer Pacifique-Canadien ou par les chemins de fer Nationaux du Canada, ce tarif devant prendre effet dans les quinze jours suivant la date de la présente ordonnance.

La Commission décide que l'ordonnance générale n° 421, en date du 17 juillet 1925, portant que la Classification du transport canadien n° 17 annulant et remplaçant la Classification du transport canadien n° 16 et les suppléments qui y ont été ajoutés, et tels que modifiés par le Supplément projeté n° 1 à la Classification du transport canadien projetée n° 17 et tels que modifiés en vertu de memoranda convenus en conférence entre les voituriers et les expéditeurs déposés au Bureau de la Commission le 9 avril 1924, soit approuvée sous réserve des changements prescrits et autorisés par le jugement de la Commission rendu le 15 juin 1925 et prenne effet dans les trente jours suivant la date de l'émission de ladite ordonnance.

La Commission rend l'ordonnance générale n° 423, en date du 31 août 1925, portant modification à l'ordonnance générale n° 78 en date du 14 juillet 1911, dans quelques-unes de ses dispositions, et portant aussi modification à l'ordonnance

générale de la Commission n° 394 en date du 8 février 1924, établissant certains règlements concernant l'inspection et l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires.

La Commission décide, ordonnance n° 424, que l'ordonnance générale n° 289, en date du 24 mars 1920, prescrivant certains règlements à adopter par les compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission relativement à l'inspection des locomotives et tenders, soit modifiée en ce qui concerne les dispositions au paragraphe 3 tel que déterminé dans ladite ordonnance.

La Commission rend une ordonnance n° 425, en date du 13 novembre 1925, portant que toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction modifient leur tarif sur les matières explosives, de sorte que les taux qui y sont désignés n'excéderont pas les taux courants publiés pour les marchandises de première classe lorsque ces taux sont inférieurs au tarif milliaire régulier, pour les expéditions de wagons complets; et que pour les expéditions fractionnées il ne sera effectué aucun changement dans la base actuelle des tarifs en vigueur sur les diverses lignes de chemines de fer mais le tarif basé sur les taux courants pour les marchandises de première classe lorsqu'il est inférieur au tarif milliaire régulier; et que le tarif à prix ferme pour wagons complets de James-Island et Power-Point (Colombie-Anglaise), en destination des gares situées dans l'ouest du Canada, soit basé sur le présent tarif arbitraire en destination de Vancouver, plus les taux courants pour les marchandises de première classe, au lieu d'être établi comme présentement sur le tarif arbitraire plus les taux milliaires réguliers pour marchandises de première classe.

DÉCISIONS GÉNÉRALES ET RÈGLEMENTS DE LA COMMISSION

Nous soumettons ci-après un résumé des décisions les plus importantes rendues par la Commission à ses séances publiques, pendant l'année terminée le 31 décembre 1925. Voir les autres jugements importants à l'appendice "A" du présent rapport.

AFFAIRE DE L'"OTTAWA ELECTRIC RAILWAY COMPANY" CONTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, LA VILLE D'OTTAWA ET LA COMMISSION D'EMBELLISSEMENT DE LA VILLE D'OTTAWA

Chemin de fer urbain — Chemin de fer à vapeur — Passage inférieur actuel — Croisement — Contribution — Conditions

Sans contribuer au coût original de la construction du passage inférieur de la rue Elgin, sous la voie du chemin de fer *National du Canada,* la Commission a autorisé la *Ottawa Electric Railway Company* de poser une double voie et de faire circuler ses tramways sous le passage inférieur en abaissant la pente de la grande route et en faisant tous autres changements requis par la Commission en vue de la sécurité du public, la vitesse des tramways passant sous la voie étant limitée à six milles à l'heure, l'ordonnance étant rendue sans préjudice des droits des diverses parties concernées et responsables de la construction originale dudit passage inférieur.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire Boyce en date du 11 mars 1925, approuvé par le commissaire en chef, le commissaire en chef adjoint Oliver, C.C.C., vol. 30, p. 168.

AFFAIRE DE L' "EUSTIS MINING COMPANY" CONTRE LA "BOSTON AND MAINE RAILWAY COMPANY"

Taxes — Augmentation — Réduction — Loi des chemins de fer 1919, art. 331 (3) —Base servant à déterminer les taux—"Coût du service"—"Ce que le trafic doit supporter".

La Commission n'a aucunement le pouvoir de régulariser les taxes dans le but d'égaliser le coût de production ou les conditions géographiques, climatériques ou économiques. La base ordinaire pour déterminer les taux (tarif de chemin de fer) est censée être (1) " le coût du service " ou (2) " ce que le trafic doit supporter ". Référence au changement du point de vue de l'expéditeur et du voiturier respectivement.

Lorsqu'une compagnie a augmenté son tarif, il lui incombe de justifier les raisons d'une nouvelle augmentation (après enquête par la Commission). Loi des chemins de fer, art. 331, paragraphe 3.

La Commission a réduit les taux pour les concentrés de Eustis à Lennoxville (5.58 milles) qui avaient été augmentés de 40 cents à 60 cents par tonne d'un montant égal à l'augmentation effectuée.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 11 mars 1925, approuvé par le commissaire en chef et les commissaires Boyce et Oliver.—C.C.C., vol. XXX, page 388.

AFFAIRE " GEARY " CONTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Juridiction — Taxes océaniques — Transit par voie ferrée — Tarif

Il ne ressortit pas à la Commission de considérer une plainte concernant les taux océaniques exigés sur des marchandises expédiées de Londres à Toronto. Les pouvoirs de la Commission se limitent à la considération des taux de transport par voie ferrée de Montréal à Toronto.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef en date du 27 mars 1925, approuvé par le commissaire en chef adjoint. — C.C.C., vol. XXX, p. 24.

AFFAIRE DE LA CITÉ DE LONDON CONTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Croisement de niveau — Protection — Entretien — Senior et Junior

La Commission a refusé de rendre une ordonnance en vue d'assurer des moyens de protection à un croisement de niveau alors que la vue était parfaitement libre à un croisement dans le parc et parce que le mouvement du trafic y était peu actif. Une même décision a été rendue dans le cas du croisement à la rue Québec, sur la voie du *Pacifique-Canadien* à London.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 30 avril 1925, approuvé par le commissaire Boyce. C.C.C., vol. XXX, page 422.

AFFAIRE DE LA CITÉ DE BRANTFORD ET AL. CONTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Taxes — Taxes spéciales — Entente du Nid-de-Corbeau — Autorisée par statut relativement au " Pacifique-Canadien " en 1897 — Discrimination injuste

La cité était en 1897 une gare située sur la ligne du chemin de fer *Pacifique-Canadien* (date à laquelle l'entente du Nid-de-Corbeau a été conclue) par suite de la location du chemin de fer Ontario et Québec à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, intervenue en 1884.

La cité de Hamilton était aussi une gare située sur le Pacifique-Canadien en 1897 par suite de l'entente conclue en 1896 accordant au Pacifique-Canadien les mêmes droits qu'au Grand-Tronc sur la voie de cette dernière compagnie, de Toronto Junction à Hamilton pour une période de cinquante ans à partir du 13 mai 1896; et sur la ligne indépendante du Pacifique-Canadien de Hamilton-Junction à Hamilton.

Par conséquent Toronto et Hamilton ont droit au tarif spécial accordé en vertu de l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau aux endroits qui étaient alors situés sur la ligne du Pacifique-Canadien, et ce tarif étant autorisé par les statuts ne peut pas être considéré comme constituant une discrimination injuste vis-à-vis Brantford qui n'était pas sur la ligne du Pacifique-Canadien lorsque l'entente a été conclue.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef, en date du 8 mai 1925. — C.C.C., vol. 30, p. 164.

AFFAIRE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA CONTRE LE DÉPARTEMENT DE LA VOIRIE, PROVINCE DE QUÉBEC

Séparation des rampes — Construction — Amélioration de grande route — Caisse des passages à niveau — Rameau industriel

Lorsque le motif de la séparation des rampes d'une grande route et d'un chemin de fer ou d'un rameau industriel ne vise pas la sécurité du public mais entraîne simplement une amélioration de la grande route, il ne sera pas ordonné à la compagnie de chemin de fer ni au propriétaire du rameau industriel de contribuer au coût des travaux mais il sera loisible d'y contribuer en puisant à la Caisse des passages à niveau.

Voir la cause de Vancouver 18, C.C.C. 287; (1914) A.C. 1067, 19 D.L.R. 91

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire Boyce, en date du 27 mai 1925, approuvé par le commissaire en chef et par le commissaire en chef adjoint. — C.C.C., vol. XXX, p. 177.

AFFAIRE DES CITOYENS DU COMTÉ DE BROME CONTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

(Cause de la gare d'Abercorn.)

Gare — Arrêt des convois de parcours direct — Règlements de douane — Service de convois raisonnable et suffisant — Recettes

Selon la pratique généralement suivie par la Commission cette dernière a refusé d'émettre une ordonnance en vue de faire arrêter les trains directs à la gare Abercorn, à 74.3 milles de Montréal, ce qui entraînait plus de dépenses et de retard au trafic direct, parce que les règlements de la douane ne l'exigeaient plus, le service actuel de train étant considéré raisonnablement et suffisamment approprié au trafic.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire Boyce, en date du 18 mai 1925, approuvé par le commissaire en chef, par le commissaire en chef adjoint et par le commissaire Oliver.—C.C.C. vol. XXX, p. 172.

AFFAIRE "HUNTER BROS" CONTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER "GREAT NORTHERN" ET PACIFIQUE-CANADIEN

Rameau—Enlèvement—Entrepôt—Bail—Remplacement—Juridiction—Art. 312, Loi des chemins de fer, 1919

Conformément à l'article 312 la Commission n'a aucune juridiction pour remédier à la situation qui résulte des circonstances suivantes. Lors de l'enlèvement d'un rameau reliant un certain entrepôt à la ligne du chemin de fer de *Red Mountain,* après le jugement de la Commission dans la cause du *Board of*

Trade de Rossland v. la compagnie du chemin de fer *Great Northern,* 28 C.C.C. 24, les locataires de l'entrepôt dont le bail était sujet à l'annulation à deux jours d'avis, ont présenté une requête à l'effet de faire remettre en place le rameau enlevé ou à défaut de faire déplacer l'entrepôt à 1,600 pieds plus loin pour lui faire occuper un autre site le long de la ligne du chemin de fer *Pacifique-Canadien.*

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef, en date du 29 mai 1925, approuvé par le commissaire en chef adjoint et les commissaires Boyce et Oliver.—C.C.C., vol. XXX, p. 180.

AFFAIRE DE L'ORDONNANCE PORTANT DE MODÉRER L'ALLURE DES CONVOIS À HANEY STATION

Révocation de l'ordonnance précitée—Accident au croisement—Loi des chemins de fer, 1919, Art. 309 (c)

La Commission a révoqué le règlement portant de modérer la vitesse des trains établi en conformité de l'article 309 (c) à un croisement protégé au moyen d'une sonnerie électrique à la condition que tous les wagons sur la voie commerciale soient retenus à au moins cinquante pieds de chaque côté du croisement si aucun accident n'était survenu antérieurement et vu que l'accident en question a eu lieu à un endroit où le trafic était peu considérable et que l'homme blessé n'avait qu'à blâmer son manque d'attention.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire Boyce, en date du 4 juin 1925, approuvé par le commissaire en chef et par le commissaire en chef adjoint.—C.C.C., vol. XXX, p. 415.

AFFAIRE DE LA VILLE DE BRIGHTON CONTRE LES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAUX DU CANADA

Aiguillage en commun—Bénéfices—Facilités—Location—Coût

On a agréé une requête présentée par la ville de Brighton qui demandait des facilités d'aiguillage en commun, et après avoir déduit $500 payés par la ville, le coût de construction et d'entretien a été réparti de manière à imposer une contribution de 80 p. 100 à la compagnie du *Pacifique-Canadien* vu que cette dernière était censée en profiter davantage et 20 p. 100 à la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. La commodité au point de vue de la circulation sur la voie de la compagnie la moins favorisée a été un facteur dans le choix à faire de l'emplacement des voies d'aiguillage en commun.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint McLean, en date du 23 juin 1925, approuvé par le commissaire en chef.—C.C.C., vol. XXX I, p. 20.

AFFAIRE DE LA VILLE D'OTTAWA CONTRE LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Voie ferrée croisée par une voie publique—Entretien—Senior et Junior

Lorsqu'un plan désignant une certaine rue projetée est déposé au bureau d'enregistrement et qu'il n'y a rien de plus qui soit fait en la matière, d'où on peut conclure que le plan de la rue est accepté, et qu'il n'a été fait aucun usage de cette voie publique avant la construction du croisement du chemin de fer qui la traverse, la compagnie construisant le chemin de fer a droit de seniorité au croisement de la voie publique et il sera ordonné à la municipalité de prendre à sa charge tous les frais de construction et d'entretien du croisement de la voie publique.

Affaire de la cité de Hamilton contre la *Hamilton Radial Electric Railway Co.* 22 C.C.C. 438. Sasman v. *Canadian Northern Railway* Co. 20 C.C.C. 246.

Canton de Caldwell v. la Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 9 C.C.C. 497. Cité de Edmonton v. *Edmonton Yukon & Pacific Ry. Co.* 13 C.C.C. 128.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint en date du 18 août 1925, approuvé par le commissaire en chef et les commissaires Boyce et Oliver.—C.C.C. vol. XXX, p. 445.

AFFAIRE DE LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE CONTRE LA "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION"

Taxes—Réduction—Mouvement vers l'est et vers l'ouest—Inégalité — Grain et farine—15-16 George V, chap. 52

Il a été maintenu par le commissaire en chef et par le commissaire Oliver que l'extension (15-16 George V, chapitre 52) du tarif prescrit en vertu de la convention du Nid-de-Corbeau de 1897 au transport du grain en destination de Fort-William et provenant de tout endroit situé à l'ouest de Fort-William avait fait naître ou accentuer une disparité en ce qui concerne le trafic du grain en tant qu'expédié soit à destination de l'est soit à destination de l'ouest, et qu'il en résultait un désavantage sérieux pour les ports de l'ouest et qu'il incombait à la Commission d'y remédier.

Il ne faudrait pas ajourner une intervention de ce genre même en attendant l'investigation sur le tarif en général ordonnée en vertu de l'arrêté en conseil du 5 juin 1925.

Bien que la compagnie du chemin de fer *Pacifique-Canadien* soit justifiée d'établir un "tarif des montagnes" qui est de 25 p. 100 plus élevé que le tarif "des prairies", ajoutant ainsi de fait des taux supplémentaires au tarif milliaire en vigueur pour le trafic en destination de l'Ouest afin de couvrir l'excédent de ses frais d'opération dans cette section des montagnes, le réseau *National du Canada,* avec ses inclinaisons moins accentuées, ne peut prétendre à une justification identique, et comme les taux doivent être semblables sur les deux réseaux, le tarif doit être déterminé par les conditions qui existent sur les lignes du *National du Canada* au lieu de permettre à ce dernier de percevoir des taux supplémentaires établissant une disparité injuste en ce qui concerne le trafic en destination de l'ouest comparé au trafic en destination de l'Est, ce qui n'est pas justifié par les conditions qui existent sur son propre réseau.

Bien que la Commission ait périodiquement maintenu que pour être équitables et raisonnables les taux doivent être équitables et raisonnables pour les lignes de chemins de fer comme pour tous les autres intéressés, le Parlement a maintenant décrété (15-16 George V, chap. 52, art. 3) que "sans presque tenir compte du coût du transport cet actif national (le grain et la farine) doit atteindre le marché et en tant que le transport par voie ferrée est concerné, assujetti à un tarif sensiblement inférieur à celui qui s'applique aux autres denrées. L'énorme valeur nationale de la production du grain au Canada justifiait une telle décision."

Si les taux ainsi déterminés ne sont pas rémunérateurs pour les compagnies de chemins de fer, toute mesure, en vue de remédier aux conditions commerciales sous forme de réduction dans les tarifs de transport par voie ferrée, doit être accompagnée de dispositions quelconques (non pas nécessairement de la juridiction de la Commission) en vue de suppléer à la diminution des recettes du chemin de fer intéressé ou de toute mesure en ce sens vu que la perte de recettes impliquée est considérable.

Par conséquent, il est ordonné aux compagnies de chemin de fer *Pacifique-Canadien* et *Nationaux du Canada* de déposer leur tarif devant prendre effet au plus tard le 15 septembre 1925, réduisant les taux sur le grain et la farine à destination des ports du Pacifique au Canada, pour les fins d'exportation, de manière à ce que ces taux soient proportionnellement les mêmes quant à la distance que pour le grain et la farine dirigés sur les ports de l'Est, également pour fins d'exportation.

Il a été maintenu par les commissaires Boyce et Lawrence dans une protestation écrite que le jugement du commissaire en chef et du commissaire Oliver (qui a entendu la requête) était irrégulier, non motivé et que la Commission n'était point liée par ce jugement et qu'il devrait être révoqué, vu que c'était un jugement minoritaire contrairement à l'intention exprimée et publiquement connue de la Commission d'étudier cette question comme faisant partie de l'enquête générale relativement au tarif et non séparément et de faire entendre de nouveaux témoignages; contrairement aux termes de l'arrêté en conseil ordonnant cette enquête; contrairement à la justice naturelle vu que les parties vivement intéressées n'ont pas été entendues ni averties de l'étude de la cause; et contrairement à la coutume établie de la Commission qui veut que le chef du service du trafic soit consulté et que toutes les questions importantes touchant le tarif, peu importe les membres devant qui elles sont présentées, soient étudiées par la Commission en assemblée plénière.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef en date du 2 septembre 1925, approuvé par le commissaire Oliver, les commissaires Boyce et Lawrence étant dissidents. C.C.C., vol. XXX, p. 393.

Affaire de la province de la Colombie-Anglaise contre la "Canadian Freight Association"

Taxes—Réduction—Mouvement vers l'est et vers l'ouest—Inégalité—Quorum de la Commission—Audition—Loi des chemins de fer, 1919—Articles 12, 18, 19, 20, 51

Sur la requête à l'effet de révoquer une ordonnance de la Commission émise en conséquence du jugement rendu par deux de ses membres qui ont entendu la requête sur laquelle ledit jugement était basé:

Il a été maintenu par le sous-commissaire en chef (avec l'approbation du commissaire en chef et du commissaire Oliver):

1. Que la rédaction de l'ordonnance en question (voir Province de la Colombie-Anglaise v. Canadian Freight Association, 30 C.C.C. 393) était de la compétence des deux commissaires constituant un quorum de la Commission, en application des articles 12 et 20 de la Loi des chemins de fer.

2. Qu'ils n'étaient pas empêchés d'exercer ces pouvoirs en ce qui concerne une disposition particulière contenue dans l'arrêté en conseil C.P. 886 enjoignant à la Commission de poursuivre une enquête générale sur l'établissement des tarifs de chemins de fer; non plus que par un avis antérieur publié par la Commission en réunion plénière (C.C.C. p. 404).

3. Que lorsque deux commissaires ont entendu une cause en conformité de l'article 12 ils ne peuvent pas être mis de côté ni empêchés de rendre jugement par une décision quelconque de la Commission comme corps; et de plus, même si la Commission eût ce pouvoir elle ne l'a pas de fait exercé selon les termes d'une résolution qu'elle a adoptée ni d'après l'avis précité.

4. Que pour des raisons de convenance l'ordonnance ne devrait pas être révoquée.

5. Que bien que les compagnies de chemins de fer aient droit de maintenir des taux qui leur permettent de fonctionner convenablement et d'attirer du capital nouveau il n'avait pas été démontré que le tarif établi par l'ordonnance incriminée n'était pas rémunérateur et que par conséquent les motifs en faveur de la révocation de l'ordonnance n'avaient pas été établis.

6. Que des taux équitables et raisonnables sur le grain et la farine dirigés vers l'ouest pour les fins d'exportation ne pouvaient pas être déterminés sans une audition complète des mérites de toute la question impliquée en présence de toutes les parties intéressées.

M. McLean, commissaire en chef adjoint (dissident): Que la Commission n'a aucun pouvoir de fixer un tarif inférieur au coût de transport afin d'aider au commerce: que des taux équitables et raisonnables ne sauraient être déter-

minés que d'après les faits après enquête dûment faite: que l'ordonnance incriminée a été émise après une audition partielle et incomplète: que la question elle-même relevait à proprement parler des attributions du comité devant procéder à l'enquête générale: et que pour les raisons déjà soumises (30 C.C.C. 393) l'ordonnance incriminée et les taux établis en conséquence devraient être révoqués.

Les commissaires Boyce et Lawrence (dissidents): L'ordonnance incriminée a été rendue par une minorité de la Commission sans juridiction contrairement aux dispositions de l'arrêté en conseil et les instructions explicites de toute la Commission, sans les avis préalables aux parties intéressées et à la suite d'une étude partielle et incomplète de toute la construction des taux de transport des marchandises: elle est en substance contraire aux principes établis en fait de tarif et des règlements concernant les taux de transport et devrait être révoquée. Toutefois, le retard à régler cette question a eu pour résultat de conduire à certains accords commerciaux basés sur les taux établis par ladite ordonnance et ceux qui ont agi sur la foi de ses dispositions ne devraient pas en souffrir, par conséquent les taux ainsi établis devraient être maintenus, mais l'on devrait se hâter de poursuivre l'enquête générale et permettre aux compagnies de chemins de fer de présenter n'importe quand à la Commission toute demande en vue d'en obtenir des mesures remédiatrices.

Ordonné: 1. Que la motion à l'effet de révoquer ou modifier l'ordonnance soit renvoyée;

2. Qu'en tant que plusieurs parties intéressées qui n'étaient pas représentées devant la Commission lorsque la cause a été entendue méritent maintenant leur part d'attention aux mains de la Commission il est à propos de remettre à l'étude toute la question comme faisant partie de l'enquête générale concernant les tarifs de transport de marchandises;

3. Qu'il soit loisible aux compagnies de chemins de fer de proposer, de varier, révoquer ou modifier ladite ordonnance pour le motif qu'elle est indûment onéreuse ou pour toutes autres raisons;

4. Que le tarif actuel soit maintenu en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Les faits sont exposés dans le jugement du sous-commissaire en chef Vien, en date du 19 novembre 1925, approuvé par le commissaire en chef et par le commissaire Oliver, le commissaire en chef adjoint McLean, le commissaire Boyce et le commissaire Lawrence dissidents.—C.C.C. vol. 31, p. 61.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION

Pendant l'année terminée le 31 décembre 1925, il n'y a pas eu d'appels à la cour Suprême du Canada contre les décisions de la Commission.

Une cause a été portée en appel auprès du Gouverneur en conseil et est encore en délibéré. Il s'agit d'un appel du Bureau du trafic des expéditeurs canadiens contre l'ordonnance générale de la Commission n° 36646, en date du 27 juillet 1925, dans l'affaire d'une réclamation contre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour remboursement de plus-payés du chef de transport de certaines marchandises.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES

Le nombre total des ordonnances rendues dans l'année terminée le 31 décembre 1925 a été de 1,239. Il n'y a eu que trois circulaires générales lancées par la Commission à l'adresse de toutes les compagnies relevant de sa juridiction. Il y a eu 13 ordonnances générales de la Commission à part les autres ordonnances de la Commission. Ces ordonnances générales sont celles qui concernent toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction.

On trouvera à l'appendice "G" du présent rapport une liste des ordonnances générales et des circulaires pour l'année terminée le 31 décembre 1925.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION

Le nombre de requêtes, y compris les plaintes par lettre, adressées à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre est de 3,410.

SERVICE DU TRAFIC

Le nombre de tarifs reçus et classés au cours de l'année 1925 est indiqué dans le tableau suivant: —

Tarifs pour les marchandises y compris les suppléments	62,871
Tarifs pour les voyageurs y compris les suppléments	10,075
Tarifs pour les messageries, y compris les suppléments	5,200
Tarifs téléphoniques, y compris les suppléments	895
Tarifs pour les wagons-lits et les wagons-salons, y compris les suppléments	141
Tarifs télégraphiques, et les suppléments	5
	79,187

Le nombre total de tarifs déposés du 1er février 1904 au 31 décembre 1925, s'est élevé à 1,353,076.

On trouvera à l'appendice " B " un état détaillé des tarifs.

SERVICE DU GÉNIE

Le service du génie a fait un grand nombre d'inspections par tout le Canada. Le nombre de ces inspections au cours de l'année terminée le 31 décembre 1925 s'élève à 250 et comprend les inspections relatives à l'ouverture d'un chemin de fer au trafic, l'inspection des ponceaux, passages à niveau, casse-pattes, ponts et passages inférieurs et les inspections générales comprises dans les attributions du service du génie.

On trouvera à l'appendice " C " un état détaillé fourni par l'ingénieur en chef.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Le travail de cette division comprend l'inspection des chaudières de locomotives et leurs accessoires, l'inspection des appareils de sûreté sur les wagons et les locomotives, les enquêtes relatives aux accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ou ont perdu la vie, le choix des emplacements de gares, la question de protection aux passages à niveau, et le service de trains et de gares par les compagnies de chemins de fer.

On trouvera à l'appendice " D " un état détaillé et complet préparé par le chef du service de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES

En consultant le rapport préparé par le chef du service de l'exploitation, on verra qu'il a été signalé à la Commission au cours de l'année terminée en décembre 1925 des accidents au nombre de 2,713, au cours desquels 272 personnes ont perdu la vie et 2,955 personnes ont été blessées, tandis qu'en l'année 1924 il y avait eu 2,834 accidents: 318 décès et 3,254 cas de blessures.

Ces chiffres établissent que: —

(1) Dix-sept voyageurs ont été tués en 1924 et en 1925, soit une diminution de 11; et le nombre des voyageurs blessés a été de 385 en 1924 et de 354 en 1925, soit une diminution de 31.

(2) Le nombre des employés qui ont perdu la vie a été de 107 en 1904 et de 76 en 1925, soit une diminution de 31; et le nombre des employés blessés en 1924 a été de 2,398 et de 2,008 en 1925, soit une diminution de 390.

(3) Le nombre des autres personnes tuées a été de 194 en 1924 et de 190 en 1925, soit une diminution de 4; et le nombre des autres personnes blessées en 1924 a été de 471 et en 1925 de 471, soit une augmentation de 122.

On fait remarquer que sur les 190 personnes qui ont perdu la vie, 97, ou 51 p. 100, étaient des violateurs de propriété et que sur les 593 autres personnes blessées, 132, ou 22 p. 100, étaient des violateurs de propriété.

On remarquera que parmi les accidents évitables il y a eu sous la rubrique "violateurs de propriété" 97 personnes tuées et 132 blessées. C'est une augmentation de 13 dans le nombre des personnes tuées et une augmentation de 23 dans le nombre des personnes blessées en comparaison avec l'année 1924.

Le tableau suivant indique par province le nombre des violateurs de propriété tués et blessés en 1925: —

Province.	Tués.	Blessés.
Nouvelle-Ecosse	4	9
Nouveau-Brunswick	3	5
Québec	17	24
Ontario	39	51
Manitoba	6	7
Saskatchewan	11	12
Alberta	7	10
Colombie-Britannique	10	14
Totaux	97	132

Nous appelons de nouveau l'attention sur le tableau indiquant en détail la situation relative aux accidents survenus aux passages à niveau, au cours des cinq dernières années. On verra qu'il est survenu 1,117 accidents au cours desquels 370 personnes ont perdu la vie et 1,453 ont été blessées.

Vingt et une personnes ont été tuées et 72 blessées aux passages à niveau munis de barrières.

Cinquante et une personnes ont été tuées et 183 blessées aux passages à niveau munis de sonnerie.

Quatre personnes ont été tuées et 37 blessées aux passages à niveau surveillés par un gardien.

Deux cent quatre vingt personnes ont été tuées et 292 blessées aux passages à niveau sans moyens de protection.

Aux passages protégés il y a eu 258 accidents causant la mort de 76 personnes et infligeant des blessures à 292; aux passages sans moyens de protection il y a eu 859 accidents causant 294 décès et blessant 1,161 personnes.

En 1925 aux passages de grands chemins on a signalé à la Commission 257 accidents dont 53 ont eu lieu à des passages à niveau protégés et 204 aux passages sans moyens de protection.

Les accidents d'automobiles ont été de 210, répartis comme suit: —

Aux passages gardés par des barrières	7
Aux passages surveillés par un gardien	3
Aux passages gardés par une cloche	32
Aux passages sans moyens de protection	168

Les accidents de voitures à cheval ont été de 28, comme suit: —

Aux passages à barrières	.....
Aux passages à gardien	1
Aux passages à sonnerie	3
Aux passages non gardés	24

Les accidents aux piétons ont été de 19, comme suit: —

Aux passages à barrières	4
Aux passages à gardien	3
Aux passages à sonnerie	.....
Aux passages non gardés	12

En 1925 il y a eu aux passages de grands chemins 268 accidents qui ont été signalés à la Commission, au cours desquels 76 personnes ont été tuées et 389 blessées, tandis qu'en 1924 il y avait eu un total de 240 accidents, au cours desquels 94 personnes avaient été tuées et 287 blessées.

On trouvera à l'appendice " D " des détails complets sur les voyageurs et les employés tués ou blessés ainsi que d'autres renseignements généraux en ce qui concerne les violateurs de propriété tués ou blessés, les accidents aux passages à niveau protégés ou non protégés, etc.

DIVISION DE L'INSPECTION DES INCENDIES

Comme par le passé, la division de l'inspection des incendies a travaillé de concert avec les diverses organisations fédérales en vue de la protection des forêts contre les incendies. Au cours de l'année, 134 officiers et employés de ces organisations forestières ont été chargés de remplir les fonctions d'inspecteurs des incendies sous la direction de la division de l'inspection des incendies de la Commission.

On a fait rapport qu'au cours de la saison des incendies de 1925, un grand total de 889 feux provenant de causes diverses avaient eu lieu à 300 pieds de la voie ferrée en territoire forestier, le long des chemins de fer sous la juridiction de la Commission.

Du grand total, 429 incendies ont endommagé une superficie de moins d'un quart d'acre ne causant pratiquement aucun dommage, tandis qu'il est fait rapport que 378 incendies ont dévasté des superficies variant de un quart d'acre à dix acres et 82 incendies brûlèrent plus de dix acres chacun. Ces sinistres ont dévasté 57,430 acres, détruit le cru des forêts, les produits forestiers estimés à $219,998 et autres propriétés ayant une valeur de $77,629, soit un total de $297,627.

Du grand total, 78.18 p. 100 ont été définitivement attribués à des causes provenant des chemins de fer, 11.92 p. 100 à des causes connues autres que celles provenant des chemins de fer, et 9.90 p. 100 à des causes inconnues.

De cette superficie totale brûlée, 86.34 p. 100 a été ravagée par des incendies définitivement attribués aux chemins de fer, 5.39 p. 100 à des causes connues autres que celles provenant des chemins de fer et 8.27 p. 100 par des feux d'origine inconnue.

Du total des dommages causés par ces incendies, les chemins de fer sont responsables de 71.92 p. 100, tandis qu'on attribue 5.39 p. 100 à des causes connues autres que celles provenant des chemins de fer et 4.66 p. 100 à des causes inconnues.

Sur le nombre des 695 incendies définitivement attribués à la responsabilité des chemins de fer, 554 ont été causés par des étincelles provenant des locomotives et 141 incendies ont été causés par les employés.

Pendant la saison des incendies, en 1925, les fonctionnaires de la division de l'inspection des incendies ont inspecté 3,662 pare-incendies de locomotives. Sur ce nombre, ils n'en ont trouvé que 2.40 pour cent de défectueux.

Conformément aux règlements relatifs aux coupe-feux, on a construit 10,609.91 milles de coupe-feux dans les parties non boisées des provinces des Prairies.

On trouvera à l'annexe " E " le rapport de l'inspecteur en chef des incendies et des sommaires des rapports relatifs aux incendies, à l'inspection des locomotives et à l'établissement de coupe-feux.

COMMISSION

La vacance créée à la Commission par la retraite de l'honorable W. B. Nantel, sous-commissaire en chef, a été remplie par la nomination du lt.-col. Thomas Vien, C.R., de la ville de Québec, dont la nomination date du 5 septembre 1925.

PERSONNEL

Pendant l'année terminée le 31 décembre 1925, les changements suivants ont eu lieu dans le personnel de la Commission:—

Au bureau du commissaire en chef, M. F.-F. Burpee a été nommé, par décret du conseil, secrétaire du commissaire en chef en remplacement de Mlle B.-K. Dibblee, transférée au département de l'inspection des incendies.

Au département du génie, le lt-col. J.-H. Parks a été nommé ingénieur de division à Calgary, pour remplir la vacance créée par le départ de M. A.-T. Kerr, ingénieur de division, transféré à Winnipeg pour y remplacer M. H.-A.-K. Drury, lui-même transféré à Ottawa pour remplir la position d'ingénieur en chef adjoint. Dans le même département, la mort de M. E.-E. Nelson, commis sténographe senior à Winnipeg, survenue le 22 septembre 1925, a créé une vacance qu'on a remplie par la promotion de M. T.-F. Hodgins, du service de l'exploitation.

Dans le département de l'exploitation, M. A. Lesage a été nommé inspecteur de l'exploitation des chemins de fer à Winnipeg, pour remplir la vacance créée par le décès de l'inspecteur James Clark, survenu en 1924.

ROUTINE DE LA COMMISSION

SERVICE DES ARCHIVES

L'état suivant indique le nombre des requêtes, des documents et des lettres reçues pendant l'année terminée le 31 décembre 1925, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:—

Nombre de requêtes présentées	3,314
Nombre de dossiers reçus au cours de l'année	34.654
Nombre de lettres envoyées dans l'année	24,305
Nombres d'ordonnances émises dans l'année	1,097

ETAT indiquant les requêtes présentées à la Commission au nom des divers articles de la Loi des chemins de fer pour l'année terminée le 31 décembre 1925

Articles de la loi des ch. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Rescision d'ordonnances, art. 34.	8	4	9	8	3	6	4	5	8	1		6	62
Règlement, articles 34-281-287-290-296	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	2
Délai prolongé, art. 41	.....	2	4	.....	4	2	1	.....	.....	3	.....	.....	16
Tracé de ligne, art. 167-177	.....												
Carte de parcours, art. 167	.....	.....	4	3	1	2	3	.....	5	.....	1	.....	19
Mode de construction de voie, art. 175	1	.....	.....	.....	2	.....	1	1	.....	.....	.....	1	5
		2	1	7	3	1	4	.....	.....	.....	.....	1	20
Dév. de la voie ferrée, art. 178	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	1	1	4

Articles de la loi des ch. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Mines et minéraux, art. 194-198	.....	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	4
Expropriation de terrains, art. 189-192	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	1	.....	1	5
Appels à la Cour Suprême	1	1	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
Compensation pour dommages, art. 213-221	.....	.....	1	2	1	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	6
Embranchements, art. 180-187	14	10	13	16	12	18	19	14	12	11	9	9	157
Passages et jonctions, art 252-254	1	.....	2	3	2	1	2	3	1	.....	3	2	20
Accessoires d'enclenchements, art. 252	1	2	.....	2	3	1	1	1	1	4	2	3	21
Passages de chemins publics, art. 255-267	15	8	14	16	16	28	34	27	25	33	22	25	263
Détournement de chemins publics, art. 256	6	.....	5	.....	3	7	5	3	5	5	8	5	52
Protection aux passages, art. 257-267	6	9	7	21	19	27	20	18	34	22	25	23	231
Lignes télég. et télép., art. 367	1	1	1	.....	3	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	8
Croisement de fils télégr., art. 372	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Croisement de fils téléphon., art. 372	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2
Fil de transmission, croisement, art. 372	.....	1	2	2	2	4	1	1	.....	4	2	1	20
Contrat de téléph., art. 375	19	12	34	20	24	24	10	20	7	27	13	17	227
Canaux, fossés, etc., art. 268-271	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	4
Tuyaux d'aqueduc, art. 269	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	4
Tuyaux à gaz, art. 162	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Egouts, art. 269	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Ponceaux, art. 269	.....	.....	.....	1	1	2	.....	1	.....	.....	.....	1	6
Passages pour fermes, art. 272-273	.....	1	3	3	.....	3	2	4	1	.....	1	1	19
Casse-pattes, art 274	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	1	3
Clôturage de l'enceinte, art. 274	1	1	3	.....	3	1	1	3	3	3	.....	1	20
Paraneiges, art. 203	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
Ponts, art. 249-251	14	4	4	11	6	10	34	6	6	10	5	16	126
Tunnels, art. 249-251	1	1	1	1	2	7	3	3	4	2	3	.....	28
Stations, art. 188	1	2	5	6	6	1	4	2	1	3	5	3	39
Etat des stations, art. 188	1	4	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
Aménagement des stations, agents	1	9	4	6	9	8	1	1	4	17	3	3	66
Ouverture de voie ferrée, art. 276-277	2	.....	1	.....	1	1	3	1	5	5	2	3	24
Etat de la voie ferrée, art. 283	1	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Matériel roulant, art. 298-301	.....	4	8	7	5	5	4	4	2	3	1	1	44
Service des trains	1	3	9	11	10	9	.....	3	4	4	5	1	60
Mouvement des trains, art. 287	1	3	2	2	1	4	1	13	4	6	3	1	41
Obstacles au trafic, art. 311	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Commodités pour le trafic, art. 312	6	5	1	7	8	7	6	10	5	3	7	3	68
Articles dangereux, art. 349-350	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Rapports sur accidents, art. 285-286	51	48	60	38	33	64	50	45	75	78	49	66	657
Incendies dus aux locomotives, art. 281-7-387	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	2
Règlements *re* péages, art. 323	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Enclenchements, art. 316-337	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	3
Classification des marchandises, à 322	5	...	1	1	1	1	1	.....	.....	.....	1	1	12
Formules de tarif, art. 323-327	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	2
Tarifs rejetés, art. 325	.....	.....	.....	1	.....	1	3	.....	3	3	5	8	24
Taux réglementaires sur marchandises, art. 330	1	.....	1	.....	.....	1	1	.....	1	1	.....	1	7
Taux réglementaires pour voyageurs, art. 334	.....	1	.....	.....	1	1	.....	3	.....	.....	4	1	11
Tarifs locaux sur march	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Rajustement des taux	3	3	4	6	.....	.....	11	65	33	12	5	9	151
Taux spéciaux pour marchandises, art. 331	1	1	1	8	3	3	10	3	1	5	2	.....	38
Taux spéciaux pour voyageurs, art. 335	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Dispositions pour transport gratuit, art. 344-348	5	6	2	8	8	4	.....	1	9	4	4	2	53
Taux de messageries, art. 360-366	.....	1	1	1	2	1	6	.....	.....	1	.....	.....	13
Transport gratuit par messageries, art. 364	1	4	5	8	4	.....	6	3	6	6	4	6	53
Tarifs de téléphone, art. 375	.....	.....	1	.....	1	2	.....	1	.....	.....	1	1	7
Conventions de fusionnement, art. 151-153	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	3
Contrat de trafic, art. 154	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Statistiques et rapports, art. 379-384	1	.....	.....	2	.....	1	.....	1	.....	4	.....	.....	9
Réclamations et remboursements	8	2	3	7	5	4	2	.....	8	4	1	2	46
Enquêtes	1	2	6	3	3	3	4	1	3	.....	3	1	30
Requêtes	.....	.....	.....	2	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	4
Plaintes	30	30	26	59	57	44	46	48	30	39	38	54	501
Divers	3	7	8	10	8	4	4	3	2	2	3	2	56
Totaux	214	199	261	321	282	322	310	323	311	331	246	287	3,407

APPENDICE "A"

PRINCIPAUX JUGEMENTS DE LA COMMISSION EN L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925

REQUÊTE DE LA "NOVA SCOTIA SHIPPERS ASSOCIATION" ET AL, AU SUJET DES TAUX SUR LES POMMES D'UNE STATION DU D.A.R. À HALIFAX, POUR L'EXPORTATION

Rapport du chef du service du trafic rendu comme jugement de la Commission 19 décembre 1924

Le 1er août 1924, la *Dominion Atlantic Railway* a publié un tarif (C.R.C. n° 746) devant prendre effet le 8 septembre 1924 prévoyant une augmentation des taxes sur les pommes vertes destinées à l'exportation, entre ses diverses stations et Halifax. L'augmentation des prix pour wagons entiers était d'à peu près 4c. par baril ou, si l'on prend pour base le tarif en vigueur avant celui autorisé par l'ordonnance générale n° 308 le 13 septembre 1920, l'augmentation portait à 140 pour 100 les prix déjà fixés à 125 pour 100.

La *Nova Scotia Shippers' Association* (Association des Expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse) et la *Nova Scotia Fruit Growers' Association* (Association des Pomiculteurs de la Nouvelle-Ecosse) ont demandé la suspension du tarif augmenté, et eu égard aux représentations faites à l'appui de la demande, l'ordonnance n° 35529, en date du 8 septembre, a suspendu l'application du tarif en question en attendant l'enquête de la Commission qui a eu lieu à Halifax le 30 octobre.

Pour justifier l'augmentation projetée de ses taux, la compagnie de chemin de fer, par l'entremise de M. Flintoft, a soumis un mémoire daté du 27 août exposant sa situation financière, mémoire accompagné de pièces justificatives. Pour résumer ce mémoire et le plaidoyer de l'avocat, il appert qu'en 1923 le déficit d'exploitation a été de $73,000 et il en a coûté $123 pour gagner $100; que pour le semestre terminé le 30 juin 1924, les opérations ont accusé une dépense de $149.17 par $100 de recette contre $146.73 pour le semestre correspondant de 1923. La compagnie de chemin de fer a déclaré que dans ces conditions, ne prévoyant aucune amélioration et subissant une dépréciation dans les recettes du transport des marchandises et des voyageurs, elle ne pouvait pas continuer à exploiter aux prix actuels, à maintenir un service satisfaisant, à garder sa propriété en bon état de service et à opérer le transport d'une manière satisfaisante et sans danger. D'après le mémoire, la situation est pire qu'en 1920 alors que la Commission autorisa une augmentation de 40 pour 100, ce qui motiverait une autre augmentation de 40 pour 100 dans le tarif sur les pommes d'exportation.

On a signalé la nécessité de maintenir un grand nombre de wagons frigorifiques pour transporter les pommes d'une manière satisfaisante en hiver, et le fait que ces wagons augmentent le tonnage d'un train sans donner de recettes suffisantes en comparaison des wagons fermés ordinaires. Comme pièce justificative, on a déposé un état contenant des calculs sur l'augmentation des frais de transport des pommes d'exportation en wagons frigorifiques comparativement aux wagons ordinaires. On a donné des chiffres comparatifs sur le transport des voyageurs et des marchandises pour les années civiles 1920 et 1923 et les six premiers mois de 1924, montrant la forte décroissance survenue, et l'on a fait remarquer que cette baisse était en partie due à l'amélioration des routes publiques et à la concurrence de la voiture, de l'omnibus et du camion automobiles.

A l'appui de sa demande d'une augmentation de tarif sur les pommes d'exportation seulement, la compagnie a allégué que la marge était trop forte entre le tarif local et le tarif d'exportation, que l'augmentation ne causerait aucune diffi-

culté à l'industrie pomicole et ne ferait que donner à la compagnie de chemin de fer des prix proportionnés aux services qu'elle rend. On a aussi fait remarquer que les autres tarifs de la compagnie, tarifs par catégories de marchandises ou tarifs à prix ferme sont en général tels que prescrits par les ordonnances de la Commission et sont sur le même pied que les tarifs en vigueur sur les autres chemins de fer de l'est du Canada, que par conséquent ce genre de trafic était le seul susceptible de soulager la compagnie et que l'augmentation demandée portait sur un genre de trafic qui pouvait bien la supporter, étant tarifé plus bas qu'il aurait dû l'être.

Au nom de la *Nova Scotia Shipper's Association* et de la *Nova Scotia Fruit Growers' Association* ci-après appelées les plaignantes, on a contesté un certain nombre des allégations de la compagnie de chemin de fer. Les principaux points soulevés par les plaignantes sont les suivants:—

1. Elles ont contesté la prétention de la compagnie de chemin de fer que la marge était trop forte entre le tarif sur les fruits d'exportation et le tarif des fruits pour consommation au pays. Elles ont soumis des états comparant les tarifs sur fruits de consommation domestique et sur fruits d'exportation de certains endroits de l'Ontario à St-Jean, N.-B., et tout en admettant franchement que la situation est différente et sans prétendre que les tarifs de la ligne en question devraient se baser sur ceux de l'Ontario, elles ont allégué que si la marge est de 26 à 30 pour 100 entre les tarifs ontariens, cela doit indiquer qu'une différence de quelque 17 pour 100 dans la vallé d'Annapolis n'est pas un écart déraisonnable.

2. Les plaignantes ont déposé des tableaux prenant pour base l'année 1916 et montrant qu'à partir de certains endroits de l'Ontario jusqu'à St-Jean, N.-B., les tarifs sur les fruits de consommation domestique sont actuellement de 168.5 pour 100 de ce qu'ils étaient en 1916 et les tarifs sur les fruits d'exportation de 178.7 pour 100. Entre certains endroits du réseau *Dominion Atlantic* allant à Halifax, les tarifs sur fruits de consommation domestique sont actuellement de 182 pour 100 sur fruits de consommation domestique et de 203.7 pour 100 sur fruits d'exportation. Sur ces derniers, ils seraient de 227.5 pour 100 dans le tarif proposé. Les tableaux indiquent aussi qu'en 1916 les tarifs sur fruits d'exportation entre les stations du *D.A.R. et Halifax* étaient en moyenne de 72.7 pour 100 des tarifs sur fruits de consommation domestique, ce qui constituait une marge de 26.3 pour 100, marge qui, par suite de divers changements de prix, a été réduite à 17.5 pour 100, de sorte que les tarifs sur fruits d'exportation représentent à peu près 82.5 pour 100 des tarifs sur fruits de consommation domestique. Les plaignantes ont affirmé que les tarifs proposés sur fruits d'exportation avoisineraient les 92 pour 100 des tarifs sur fruits à consommer au pays, prétendant qu'avec une marge aussi réduite les tarifs sur fruits d'exportation commenceraient à n'être plus beaucoup des tarifs d'accommodement, surtout si l'on considère que le poids minimum d'une charge de wagon de ces fruits est de 25 pour 100 plus élevé que dans le cas des fruits de consommation domestique, c'est-à-dire de 30,000 livres contre 24,000.

3. On a rappelé l'augmentation importante consentie sur les tarifs des fruits d'exportation le 10 septembre 1919, alors qu'il n'y a pas eu de hausse correspondante dans les autres prix. A cette époque, l'augmentation des tarifs en question s'ajoutait à l'accroissement général dont la Commission autorisait l'application uniforme sur tous les chemins de fer à vapeur sujets à son autorité, et cette hausse explique comment les tarifs sur fruits d'exportation ont subi un plus fort pourcentage de progression que les prix sur fruits de consommation domestique, soit 203.7 pour 100 contre 182 pour 100. Deux témoins des plaignantes ont déclaré que lors de l'augmentation de septembre 1919, il avait été entendu que cette hausse entrerait en ligne de compte lorsqu'on effectuerait un accroissement général dans la suite. Mais il n'en a pas été ainsi.

4. On a déposé un état, pour le comparer avec un autre soumis par la Compagnie, tendant à démontrer que d'après les recettes que la compagnie de chemin de fer retire du trafic des pommes d'exportation ce trafic est payant. Se basant sur cet état et sur d'autres calculs produits, on a prétendu que la perte figurant au chapitre des frais d'exploitation de la compagnie dépend entièrement des autres marchandises transportées par la compagnie et non pas des pommes.

5. Les plaignantes ont allégué que si les besoins financiers du chemin de fer exigeaient une hausse des tarifs, il devrait y avoir une revision générale des prix, car il serait intolérable pour l'industrie pomicole que le fardeau de la hausse soit jeté tout entier sur un seul article de transport: les pommes d'exportation.

A propos des wagons frigorifiques et des frais additionnels qu'il cause à la compagnie de chemin de fer comparativement à l'usage des wagons fermés ordinaires, il y avait toute une différence entre les chiffres du chemin de fer et ceux des plaignantes en ce qui concerne les transports d'hiver 1923-24. Le chemin de fer a d'abord déposé un état montrant qu'il avait transporté 874,000 barils de pommes dans des wagons frigorifiques. Ce chiffre a été contesté par les plaignantes qui prétendent que le vrai chiffre est de 540,000 barils, soit à peu près la moitié du transport annuel. Le chemin de fer a alors admis une erreur de chiffres et prétendu que ce total devait se lire 608,661. L'avocat du chemin de fer a prétendu que les prix avaient tout d'abord été fixés pour le transport en wagons fermés ordinaires. Mais vu que ces tarifs ont été revisés en 1915 par la compagnie de chemin de fer elle-même et approuvés par la Commission par l'ordonnance 24489 en date du 27 novembre 1915, alors qu'on se servait de wagons frigorifiques aussi bien que de wagons ordinaires, je suis d'avis que la compagnie, en prétendant que les tarifs ne visaient que les envois en wagons fermés ordinaires, présente un argument peu concluant. En tout cas, après l'établissement de ces tarifs, le chemin de fer a adopté, en 1917, une disposition tarifaire prévoyant une somme additionnelle de $3 par voyage sur les pommes et les légumes d'exportation transportés en wagons frigorifiques, ce qui représente autant de recette additionnelle bien que, selon la compagnie, cette somme ne soit pas proportionnée à la différence dans les frais. Il n'a pas été fait de preuve indiquant spécifiquement quel changement avait eu lieu en ces dernières années dans le pourcentage de trafic transporté en wagons frigorifiques et en wagons ordinaires. J'estime que la compagnie de chemin de fer n'a pas suffisamment établi sa prétention sur ce point pour que la Commission y attache beaucoup d'importance.

L'avocat du chemin de fer a déclaré ceci: —

> " .....le chemin de fer doit maintenir en disponibilité une quantité suffisante de wagons frigorifiques pour le service des expéditeurs, que ces wagons servent ou non; et ces wagons, si je suis bien informé, ont chômé et ont dû rester vacants, cette année, depuis le mois de mars. Non seulement ces wagons sont dispendieux pour le chemin de fer parce qu'ils sont pesants et n'ont qu'une faible capacité comparés aux wagons ordinaires, mais la compagnie a été obligée de les garder à ne rien faire depuis le mois de mars afin de les garder disponibles pour le trafic des fruits."

D'après les rapports de la compagnie de chemin de fer, elle n'a pas de wagons frigorifiques qui lui appartiennent. On présume qu'elle les loue de sa compagnie-mère, le C.P.R. La compagnie prétend qu'ils chôment de mars à novembre. Mais nous remarquons dans les rapports de la compagnie qu'au chapitre des frais qui ne comptent pas dans l'exploitation, il y a un article intitulé " Louage de wagons à marchandises " qui, de $45,015.82 en 1919 est monté à $102,842.94 en 1923. Sous la même rubrique, il y a un autre chef de dépense: " Loyer pour tout le reste du matériel ", qui, de $9,960.04 en 1919 s'est élevé à $31,790.91 en 1923 On n'a rien produit devant la Commission pour indiquer si le loyer de ces wagons

frigorifiques comptait dans ces chapitres, et l'on n'a pas donné de détails sur la nature du dédommagement payé pour leur emploi surtout pendant la longue période de mars à novembre pendant laquelle ils ne servent à rien, puisque la compagnie insiste sur le fait qu'elle se sert de wagons frigorifiques, il me semble que, puisqu'elle ne possède pas de wagons de ce genre en propre, il serait à propos qu'elle donne une explication et des détails sur l'arrangement en vertu duquel elle les fournit et qu'elle indique ce qu'il lui en coûte, car ce prix influe sur les frais d'exploitation du chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer a soumis une comparaison de chiffres entre 1920 et 1923 pour montrer l'importance de la diminution du trafic des marchandises et des voyageurs. Il donne aussi les chiffres des six premiers mois de 1924, sans indiquer les chiffres correspondants de la même période de l'année précédente. Or comme il s'agit de la moitié de l'année où il se fait le moins de trafic, ces chiffres ne permettent pas de tirer une conclusion précise. Je soumets qu'une comparaison entre 1920 et 1923 n'est pas suffisante pour indiquer une baisse dans le trafic, car les chemins de fer n'ont jamais fait un aussi gros trafic qu'en 1920. Autrement dit, cette année fut anormale et par conséquent ne peut pas beaucoup servir aux fins de comparaison. Voici le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés pendant la période 1915-1923, tel qu'il figure dans les rapports de la compagnie parus dans la publication annuelle de l'Office fédéral de la Statistique:

	Tonnes	Voyageurs
*1915	326,628	407,492
*1916	344,397	466,550
*1917	399,106	519,867
*1918	435,265	430,225
1919	433,644	532,586
1920	572,323	538,636
1921	418,536	459,894
1922	422,975	458,694
1923	431,595	441,993

* Année terminée le 30 juin; les autres années terminées au 31 décembre.

Dans les trois dernières années, le nombre de tonnes transportées a monté mais le nombre de voyageurs a baissé, mais on remarquera qu'il s'est transporté plus de voyageurs en 1923 qu'en 1918. Sur cette partie du plaidoyer de la compagnie de chemin de fer, les chiffres parlent par eux-mêmes, si l'on considère une période suffisante pour avoir une perspective convenable.

Pour justifier son projet d'augmenter le tarif sur les pommes d'exportation, la compagnie a surtout compté sur les chiffres qu'elle soumettait touchant les résultats financiers de son exploitation en 1923 et dans la première moitié de 1924. Elle a insisté sur ses déficits d'exploitation. Pour le semestre terminé le 30 juin 1924, elle n'a pas donné de détails pour montrer quelles recettes d'exploitation elle avait réalisées soit sur les marchandises soit sur les voyageurs ni quelles étaient ses dépenses d'exploitations dans les différents domaines. Pour la période correspondante de 1923, elle n'a pas donné de chiffres. Nous n'avons donc pas d'explications ni de détails sur les chiffres de la compagnie et naturellement nous ne pouvons pas analyser ces chiffres de semestre qui, tels quels, ne permettent pas à la Commission de tirer des conclusions dans un sens ou dans l'autre. Ces chiffres ne sont donc d'aucune utilité.

Voici l'état déposé par la compagnie de chemin de fer concernant ses opérations en 1923: —

RECETTES ET DÉPENSES, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1923

Recette d'exploitation	$1,896,075 52	Frais d'exploitation	$1,874,115 70
Recette provenant d'opérations extérieures	105,965 44	Impôts	18,778 23
		Loyer de l'embranchement de Windsor	83,226 90
	$2,002,040 96	Dépenses provenant d'opérations extérieures	99,344 15
			$2,075,464 98
Intérêt sur obligations acquises.	7,500 00	Intérêts sur débentures	239,926 67
Intérêts divers	699 27	Dépréciation	174,469 50
Change sur espèces transférées à Londres pour solder les intérêts sur les débentures	5,349 25		
Déficit	474,271 67		
	$2,489,861 15		$2,489,861 15

Pour l'année terminée le 31 décembre 1923 il en a coûté $123.53 au *Dominion Atlantic Railway* pour gagner $100, tandis que l'année précédente, elle avait payé $107.44 par $100.

C'est en s'appuyant sur ces chiffres que la compagnie de chemin de fer prétend motiver une augmentation de tarif. Elle n'a pas déposé de chiffres comparatifs pour 1922. Dans le dossier qu'elle a produit, tout ce que nous trouvons au sujet de la situation de 1922, c'est la note placée au bas du tableau ci-dessus, indiquant qu'en 1923, il lui en a coûté $123.53 pour gagner $100 tandis que l'année précédente, il lui en avait coûté $107.44. Voilà, sans plus de détails ni d'explications, la matière placée au dossier de la compagnie, devant la Commission. La compagnie a parlé de diminution de trafic, mais les chiffres précédents accusent une très forte augmentation des frais d'exploitation. Ce seul fait nécessite une explication détaillée qui, malheureusement n'est pas au dossier. En consultant les rapports annuels de l'Office fédéral de la Statistique pour établir une comparaison entre 1923 et 1922, nous avons constaté de fortes augmentations dans certains frais d'exploitation. Il nous a donc paru bon de relever certains renseignements pour une série d'années afin de mieux comprendre la question si la chose était possible. Nous avons donc pris certains chiffres pour les années de 1919 à 1923 inclusivement. Nous avons pris 1919 comme point de départ parce que c'était la première année où les chiffres étaient donnés pour l'année civile et aussi parce que si l'on remonte plus loin, on tombe dans la période où les salaires et les frais, en général, étaient beaucoup moins élevés, de sorte que la comparaison serait de peu d'utilité. Voici les statistiques d'exploitation pour les années civiles de 1919 à 1923 telles que fournies par la compagnie de chemin de fer et publiées par l'Office fédéral de la Statistique:

CHEMIN DE FER «DOMINION ATLANTIC»

ÉTAT N° 1

—	1919	1920	1921	1922	1923
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
RECETTES D'EXPLOITATION					
Voyageurs	770,145 88	822,229 90	776,504 16	745,938 48	744,206 50
Marchandises et aiguillages	1,047,881 45	1,332,298 22	1,360,371 09	1,275,603 02	1,250,895 14
Autres recettes d'exploitation	31,235 02	34,619 06	26,656 10	34,678 03	36,232 69
Recette totale d'exploitation	1,849,262 35	2,189,147 18	2,163,531 35	2,056,219 53	2,031,334 33
FRAIS D'EXPLOITATION					
Entretien de la voie et des constructions	418,651 07	475,164 65	411,998 37	380,002 82	477,110 83
Entretien du matériel	207,517 54	275,629 36	209,209 86	252,476 77	380,332 23
Trafic	40,809 91	67,347 00	48,643 05	54,458 60	49,419 11
Transport (par rail)	842,826 99	1,073,062 04	916,453 33	853,892 72	873,841 64
Frais généraux	65,426 22	92,671 37	88,031 44	85,742 47	93,411 89
Total des frais d'exploitation	1,575,231 73	1,983,874 42	1,674,336 05	1,626,573 38	1,874,115 70
Recette nette d'exploitation	274,030 62	205,272 76	489,195 30	429,646 15	157,218 63

CHEMIN DE FER «DOMINION ATLANTIC»—*Fin*

ÉTAT N° 1

—	1919	1920	1921	1922	1923
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
REVENU D'EXPLOITATION					
Recette nette d'exploitation...	274,030 62	205,272 76	489,195 30	429,646 15	157,218 63
Taxes de chemin de fer accumulées	13,392 82	17,922 59	18,280 68	19,113 36	18,778 23
Revenu net d'exploitation.....	260,637 80	187,350 17	470,914 62	410,532 79	138,440 40
OPÉRATIONS EXTÉRIEURES					
Revenu des opérations extérieures	36,298 33	110,539 34	118,802 23	111,995 13	105,965 44
Frais de l'exploitation extér...	34,739 86	104,086 58	104,779 81	92,831 25	98,430 54
Produit net de l'exploitation extérieure	1,558 47	6,452 76	14,022 42	19,163 88	7,534 90
Taxes sur opérations extér.....	.....	.....	.....	910 16	913 61
Revenu net de l'exploitation extérieure	1,558 47	6,452 76	14,022 42	18,253 72	6,621 29
Revenu total d'exploitation....	262,196 27	193,802 93	484,937 04	428 786 51	145,061 69
RECETTES ÉTRANGÈRES À L'EXPLOITATION					
Recettes des autres propriétés.	14,625 00	.....	.....	.....	.....
Revenu provenant de fonds et d'obligations	.....	11,827 97	7,503 20	7,540 70	7,501 60
Recettes diverses	.....	.....	16,030 00	10,965 50	6,046 92
Total des recet. étran. à l'expl.	14,625 00	11,827 97	23,533 20	18,506 20	13,548 52
Recette globale brute	276,821 27	205,630 90	508,470 24	447,292 71	158,610 21
FRAIS ÉTRANGERS À L'EXPLOITATION					
Louage de wagons à marchandises (solde débiteur)	45,015 82	98,433 32	73,637 71	74,388 51	102,842 94
Loyer du reste du matériel....	9,960 04	35,605 04	31,396 74	30,840 36	31,790 91
Loyer de facilités communes..	624 96	624 96	624 96	624 96	624 96
Loyer de chemins loués	71,734 45	86,215 98	84,338 20	81,920 15	83,226 90
Int. sur dettes cons. et non cons.	239,926 67	239,926 67	239,926 67	239,926 67	239,926 67
Total des frais étran. à l'exploit	367,261 94	460,805 97	429,924 28	427,700 65	458,412 38
Revenu global net	.....	.....	78,545 96	19,592 06	.....
Perte globale nette	90,440 67	255,175 07	.....	.....	299,802 17

Je n'ai analysé aucune autre partie de la statistique des finances ou des activités de la compagnie. Je m'en suis tenu aux frais d'exploitation. C'est là-dessus qu'on avait appuyé à l'audience et c'est la seule question traitée. On remarquera que s'il n'y a pas eu de différence appréciable dans le volume du trafic, il y a eu une augmentation de $247,542.32 dans les frais d'exploitation en 1923. Sous les rubriques suivantes, il semble y avoir des augmentations anormales:

	1922	1923
Entretien de la voie et des constructions.. ..	$380,002 82	$477,110 83
Entretien du matériel..	252,476 77	380,332 23

Par les statistiques données dans l'état n° 1, on verra que les chiffres de 1923 dépassent d'une forte somme ceux de toute autre année de l'histoire de la compagnie. Nous avons donc relevé le détail de ces deux chapitres pour les mêmes années. Le voici:

CHEMIN DE FER «DOMINION ATLANTIC»

ÉTAT N° 2

ÉTAT DÉTAILLÉ DES FRAIS DE L'EXPLOITATION, DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES BÂTIMENTS

—	1919	1920	1921	1922	1923
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	14,537 80	16,004 53	12,978 12	12,725 37	13,564 62
Entretien du terrassement	55,157 90	42,133 94	31,487 06	42,944 03	41,641 82
Ponts de fer, de bois et ponceaux	15,562 00	20,170 96	30,921 06	39,216 54	33,655 78
Traverses	15,124 57	106,021 10	103,157 50	80,009 88	77,002 94
Rails	24,000 00	24,000 00	24,000 00	24,000 00	60,000 00
Autres matériaux de voie	22,794 54	32,494 77	19,676 43	15,233 78	14,341 14
Cailloutage	12,329 04	6,259 80	11,613 43	4,722 22	9,236 85
Régalage et posage de voie	138,717 10	137,534 37	127,156 92	102,487 68	102,597 81
Clôtures de l'enceinte de la voie	7,072 27	8,584 22	7,883 80	7,058 05	6,516 28
Clôtures pare-neige et pare-sable et abris pare-neige	36 88	.....	.....	.....	.....
Passages et enseignes	8,308 09	292 62	3,242 51	4,552 32	5,980 43
Stations et bureaux	17,915 56	35,454 87	9,272 32	16,507 45	26,847 46
Constructions le long de la voie	538 63	310 54	31 27	312 65	270 45
Dépôts d'eau	2,191 64	3,452 33	3,349 45	3,833 08	5,680 42
Dépôts de combustible	1,004 93	1,747 39	441 41	214 21	738 03
Usines et remises de locomotives	4,239 51	19,324 47	8,883 95	6,190 82	8,011 26
Quais et docks	710 37	1,201 63	2,182 83	880 06	2,713 62
Lignes de télégraphe et de téléphone	1,256 44	451 84	390 03	441 85	806 52
Signaux et enclenchements	* 16 26	29 38	.....	124 92	257 42
Constructions diverses	159 22	18 30	7 22	133 98	173 70
Machines pour construction de voie	1,201 78	2,308 19	2,785 86	2,942 35	2,497 29
Petits outils et fournitures	4,492 70	3,893 34	3,237 59	3,332 39	4,081 59
Enlèv. de la neige, de la glace et du sable	1,605 07	13,065 47	9,018 86	11,769 76	59,598 55
Blessures	5 00	.....	.....	.....	455 65
Papeterie et impressions	168 53	282 45	135 03	244 73	305 45
Autres frais	* 462 24	128 14	145 72	124 71	135 75
Total	418,651 07	475,164 65	411,998 37	380,002 82	477,110 83

*Articles au crédit.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

—	1919	1920	1921	1922	1923
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Surintendance	7,312 46	9,577 70	7,769 23	7,680 75	7,609 32
Machines d'atelier	2,810 39	2,827 98	1,609 79	3,880 76	20,225 17
Machines d'usine électrique	835 25	908 61	99 42	160 61	620 91
Locomotives à vapeur—réparations	105,154 51	140,156 58	107,592 95	145,014 08	199,190 84
Locomotives à vapeur—Renouvellem	12,000 00	12,000 00	12,000 00	12,000 00	12,000 00
Wagons à marchandises—réparations	39,568 50	61,508 35	44,430 54	45,008 62	55,420 34
Voitures à voyageurs—réparations	34,695 53	41,359 90	32,633 48	32,310 54	54,498 97
Matériel de travail—réparations	5,206 77	7,121 21	2,807 86	6,013 39	18,160 92
Matériel de travail—renouvellements	.....	.....	.....	.....	9,758 71
Papeterie et impressions	131 72	169 03	265 09	408 02	324 57
Autres frais	*197 59	.....	1 50	.....	.....
Wagons à march.—renouvellements	.....	.....	.....	.....	2,522 48
Total	207,517 54	275,629 36	209,209 86	252,476 77	380,332 23

*Articles au crédit.

Les chefs de dépense qui comportent les principales augmentations sont:

—	1922	1923	Augmentations	%
	$ c.	$ c.	$ c.	
Rails	24,000 00	60,000 00	36,000 00	150
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	11,769 76	59,598 55	47,828 79	406
Machines d'atelier	3,880 76	20,225 17	16,344 41	421
Réparations de locomotives à vapeur	145,014 08	199,190 84	54,176 76	37
Réparations de wagons à marchandises	45,008 62	55,420 34	10,411 72	23
Réparations de voitures de voyageurs	32,310 54	54,498 97	22,188 43	68
Réparations au matériel de travail	6,013 39	18,160 92	12,147 53	202
Renouvellements de matériel de travail	.....	9,758 71	9,758 71	.....
Renouvellements de wagons à marchandises	.....	2,522 48	2,522 48	.....
	267,997 15	479,375 98	211,378 83	78·8

Si l'on examine les mêmes chefs de dépense pour les années précédentes, on ne voit aucune explication apparente indiquant qu'il y ait eu des travaux d'entretien différés. Les chiffres de 1922 comportent déjà une augmentation substantielle sur 1921. En fait, d'après les affirmations de l'avocat de la compagnie de chemin de fer, aucun travail d'entretien n'a été différé ces dernières années, mais le chemin et le matériel ont été considérablement améliorés. A la page 7283, l'avocat déclare que:

> "...depuis un certain nombre d'années, l'efficacité du chemin de fer s'est fortement accrue. On l'a placé sur une base presque sinon tout à fait normale tant au point de vue du matériel roulant que du matériel fixe; et la manière dont il s'est acquitté de ses obligations envers le public à cet égard a suscité des commentaires fort élogieux de la part des expéditeurs eux-mêmes."

Pris en eux-mêmes, sans aucune explication, ces chiffres de l'année 1923 semblent tout à fait anormaux. S'ils ne sont pas anormaux, le dossier devrait contenir une explication; s'ils sont anormaux, la Commission ne peut accorder une hausse de tarif sur ce seul produit en se basant simplement sur les résultats d'exploitation d'une année où le bilan de la compagnie comporte un pourcentage de frais d'exploitation anormal, non vérifié et pas même signalé.

Lorsque la compagnie affirme que les fruits sont la seule marchandise sur laquelle ses tarifs peuvent être augmentés, je ne crois pas que cette affirmation soit concluante, et j'attache peu d'importance à ses représentations concernant l'écart qui existe entre les tarifs sur fruits de consommation domestique et ceux sur fruits d'exportation. Il n'y a pas de marge reconnue entre ces deux catégories de prix. Il faut étudier chaque cas isolément en tenant compte des circonstances, sans vouloir s'en tenir à une marge fixée d'avance.

Voici un autre point à considérer: Le 1er août 1924, lorsque fut émis le tarif comportant les augmentations projetées, on demanda à la compagnie de chemin de fer de payer une taxe d'aiguillage à Halifax sur ce trafic, à raison de $5 par wagon.

Dans son factum du 15 août, le paragraphe 8, biffé subséquemment, mentionnait cette taxe comme un des facteurs importants du prix de transport des pommes d'exportation. A ce moment, la compagnie n'avait évidemment pas reçu copie de l'ordonnance n° 35457 (modifiée dans la suite par l'ordonnance 35735, en date du 7 août 1924), qui réduisait cette taxe d'aiguillage de $5 à $2.50 par wagon. On dit qu'un wagon fermé ordinaire contient 223 barils, qu'un wagon frigorifique en loge 212, et que le trafic des fruits emploie à peu près un nombre égal de ces deux sortes de wagons. Il se transporte donc en moyenne 217 barils par wagon, et le *Dominion Atlantic Railway,* grâce à l'ordonnance rendue après l'émission du tarif en question, réalise une économie de $2.50 par wagon, soit de 1.15c. par baril. Sur la qualité de pommes exportée par Halifax en 1923, c'est-à-dire 1,152,134 barils, cette économie représente une somme de $13,249.54. En outre, la compagnie effectue une économie semblable sur les pommes de terre, le bois d'œuvre et les autres produits réexpédiés par eau, économie que je n'essayerai pas d'évaluer. On remarquera donc que l'ensemble représente une somme assez importante et qui n'avait pas été prévue lors de l'émission du tarif.

Dans les circonstances, je ne crois pas que la compagnie de chemin de fer ait suffisamment prouvé le bien-fondé de son point de vue pour qu'on lui accorde sa demande. Je recommande que, du moins pour le moment, l'augmentation de son tarif ne soit pas autorisée.

PLAINTE DE LA COMMISSION GOUVERNEMENTALE MANITOBAINE DE CONTRÔLE DE LA VENTE DES SPIRITUEUX CONCERNANT LE TARIF À PRIX FERME SUR LES LIQUEURS, VINS ET SPIRITUEUX

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 31 décembre 1924, approuvé par les commissaires Boyce et Oliver

I

La question en jeu a été discutée aux audiences de Saskatoon, d'Edmonton, de Calgary, Vancouver, Victoria et Winnipeg.

La première plainte à ce sujet est venue de la Commission Gouvernementale Manitobaine de Contrôle de la Vente des Spiritueux, ci-après appelée la Commission des Liqueurs. Elle a protesté contre la suppression des tarifs de catégories, prétendant que cette suppression, d'après le tarif C.C.C. n° 127, était tout simplement un moyen d'essayer à éviter certaines réclamations de surtaxes qu'elle avait produites. Aucun autre détail n'a été mentionné.

L'Association des Détaillants canadiens, branche de la Saskatchewan, a déposé, par l'entremise de son secrétaire provincial, un protêt contre l'annulation des tarifs de catégories, prétendant que cette annulation augmentait les prix sur les marchandises importées. On ne donnait pas de détails.

La Chambre de Commerce de Winnipeg a déposé un protêt contre l'abolition des tarifs de catégories, prétendant que ces tarifs, publiés il y a plusieurs années, étaient d'une nécessité absolue pour les importateurs qui utilisaient ces tarifs pour comparer les cotes avec le marché et pour coter à forfait en se basant sur des frais fixés d'avance.

La Chambre de Commerce d'Edmonton a protesté contre le changement en attendant qu'on donne une raison suffisante de la suppression des tarifs de catégories.

La Chambre de Commerce de Calgary a demandé que l'application des tarifs de faveur soit suspendue en attendant que les chemins de fer fournissent une explication satisfaisante.

M. A. Chard, surveillant des transports et du trafic de la province d'Alberta, a déposé un protêt contre la suppression des prix par catégories, alléguant ce qui suit:—

> "Il est vai, dit-il, qu'il existe des tarifs spéciaux à prix ferme sur certaines marchandises, mais bien des articles importés d'Europe dans l'Ouest du Canada ne figurent pas dans ces tarifs. Sur de tels articles, il est impossible d'estimer les frais d'avance par suite des fluctuations des prix de transport océaniques qui évidemment font partie des prix de transport directs."

Les Chambres de Commerce Associées de la Colombie-Anglaise ont déposé un protêt contre le changement effectué au tarif C.C.C. n° 126 qui étendait à la Colombie-Anglaise le tarif C.C.C. n° 127 déjà mentionné, applicable aux provinces-prairies. Le protêt a été logé en attendant que l'on motive d'une manière satisfaisante la suppression des taux par catégories.

Un protêt semblable est venu de la Chambre de Commerce de Vancouver.

Aux audiences, les différents corps et les particuliers qui avaient fait des représentations ont retiré leurs plaintes (à l'exception de l'Association des Détaillants et de la Commission des Liqueurs), déclarant que les explications des chemins de fer étaient satisfaisantes. Ils étaient convaincus que les chemins de fer s'efforçaient d'établir pour toutes ces marchandises des prix de faveur.

M. Hamilton, représentant de la Chambre de Commerce de Winnipeg, a déclaré qu'il était commode d'avoir des tarifs de catégories, vu que certains articles importés n'étaient pas mentionnés dans les tarifs à prix ferme. Mais il a admis que ces articles représentaient au plus 5 p. 100 du trafic.

La discussion suivante montre que les arrangements qui existent au sujet des tarifs à prix ferme répondent bien aux exigences de la situation aux yeux des représentants du commerce:—

> " Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Connaissez-vous des articles importés en quantités importantes qui subissent un désavantage du fait de la suppression de ces tarifs de catégories? A différents endroits, nous avons cherché à obtenir des renseignements sur ce point, mais sans beaucoup de succès. J'aimerais avoir quelque précision si c'était possible.
>
> " M. HAMILTON: Il y a ici une couple de représentants de maisons de gros qui pourraient peut-être me fournir ces renseignements.
>
> " Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Très bien, nous serons heureux de les avoir.
>
> " M. HAMILTON: Je vais tout d'abord demander à M. Maluish, gérant de trafic de la *J. H. Ashdown Hardware Company,* de Winnipeg. Pouvez-vous répondre à la question du président, monsieur Maluish?
>
> " M. MALUISH: Lorsque l'annulation a eu lieu, nous avons demandé aux chemins de fer d'établir des prix de faveur pour des quantités inférieures à une charge de wagon, sur les marchandises qui subissaient un désavantage, et jusqu'à présent il n'y a pas un article importé qui ne soit pas tarifé.
>
> " Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Compris dans les tarifs de faveur?
>
> " M. MALUISH: Oui.
>
> "M. HAMILTON: Je n'insiste pas sur ce point. J'ai simplement voulu le soulever.
>
> "Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: D'après le témoignage de M. Maluish, je ne dirais pas que la chose est nécessaire."

A Saskatoon, l'Association des Détaillants était représentée. Elle a admis que les tarifs de classe se trouvaient remplacés par un supplément comportant des tarifs à prix ferme sur divers articles, mais elle a prétendu que ces tarifs constituaient des augmentations.

On a fait remarquer à la plaignante que d'après la pratique suivie jusque là, et d'après les tarifs établis en vertu de la règle actuellement en vigueur, le maximum de la taxe permise est le prix du transport océanique plus le prix du transport par rail à partir du point d'entrée.

II

La pratique de publier des prix de transport directs, comprenant la double taxe des transports par mer et par rail, existe depuis longtemps. Les témoins ont représenté que la publication de prix directs sur les marchandises d'importation était importante pour le marchand, parce qu'elle lui permettait de prévoir ses frais de transport d'une manière certaine. La publication de ces prix comportant une taxe moyenne pour le transport océanique permet au marchand d'escompter les fluctuations des taxes imposées par les navires.

Les témoignages n'ont pas dit depuis combien de temps existent les tarifs de ce genre. Le président de l'Association canadienne de transport s'est efforcé de retracer les origines des tarifs de classe, mais, selon son témoignage, il n'a pas réussi.

Les barrêmes comportaient des tarifs directs par classes ou catégories et des tarifs directs à prix ferme mais les tarifs directs par catégories ne s'appliquaient qu'aux transports irréguliers et aux envois peu importants. Lorsque les envois étaient considérables et continus, on appliquait les tarifs à prix ferme. Comme nous l'avons signalé, les chemins de fer, en supprimant les tarifs de classe, sont prêts à y substituer les tarifs à prix ferme lorsque le mouvement d'une marchandise est tant soit peu important.

L'application d'un tarif direct de classe à des transports comportant un trajet par eau étranger à l'autorité de la Commission, est une anomalie manifeste puisque les dispositions de la loi des chemins de fer relatives à la classification ne s'appliquent pas au trajet océanique. Mais, comme nous l'avons fait remarquer, les prix directs par catégories avaient pour but de tarifer les envois moins importants non couverts par les tarifs. Par conséquent, les chemins de fer voulaient que les tarifs à prix ferme s'appliquent lorsqu'un genre de trafic prendrait de l'importance.

Les tarifs visés dans la présente requête comportent des prix directs entre les ports européens et les stations de l'ouest du Canada. Avant 1918, les chemins de fer canadiens publiaient ces tarifs d'eux-mêmes. Cette année-là, les tarifs individuels des compagnies ont été annulés, et depuis cette époque on publie le même tarif pour tous les chemins de fer.

Les prix cotés dans le tarif en question sont basés sur la taxe du trajet océanique plus le prix de transport par rail soit à partir de Montréal soit sur la route Baltimore-Chicago-St-Paul, si ce dernier trajet coûte moins cher. Les tarifs directs ainsi composés s'appliquent également aux transports par les ports de St-Jean, St-Jean-Ouest, Halifax et Portland.

Voici l'explication donnée par les chemins de fer au sujet des tarifs de catégories et des tarifs à prix ferme:

"1. (*a*) Les taxes par catégories ont d'abord été établies pour les envois d'occasion non couverts par un tarif à prix ferme direct.

"(*b*) Dans un grand nombre de cas, par suite de la légèreté et du volume des marchandises taxées en vertu des tarifs de catégories, le prix n'est pas suffisant pour donner aux compagnies maritimes et aux compagnies de chemin de fer une recette raisonnable sur le pied des tarifs directs. Très souvent, les marchandises sont légères au point de mesurer jusqu'à cinq et six fois les 40 pieds cubes alloués comme étant l'espace normal d'une tonne de 2,240 livres. Par conséquent, on remarquera que d'après l'article 2, tarif 11-G, et l'article correspondant du tarif 10-E, on a arrêté la règle suivante:—

"Lorsqu'un tarif à prix ferme est établi, il supprime l'application du tarif de catégories sur la marchandise cotée."

(*c*) De temps à autre, les voituriers établissent des tarifs à prix ferme, pour toutes les marchandises dont le trafic prend de l'importance.

"2. On a établi la base des tarifs de catégories en prenant un prix arbitraire de tant par cent livres, prix fixé un peu d'après le tarif océanique, mais n'ayant pas de rapport précis avec le vrai tarif maritime, parce que les compagnies de navigation s'efforcent d'établir leurs prix d'après le poids ou le cubage, suivant ce qui rapporte le mieux. Un navire océanique a une capacité fixe de tant de pieds cubes pour le logement de sa cargaison et il est essentiel qu'on cherche à obtenir un prix de transport moyen pour chaque pied cube d'espace.

Les prix du transport maritime entre les ports britanniques et étrangers varient entre les différents articles rangés par les chemins de fer dans une même catégorie et même varient pour la même marchandise, d'un port à l'autre, par suite de la concurrence. Il n'y a aucune classification qui sert de base aux tarifs de chemins de fer.

Nous pourrions également faire remarquer que les prix de transport océanique sont cotés en francs, en livres sterling et en d'autres monnaies étrangères et représentent tant par tonneau de jauge de 40 pieds cubes ou, suivant l'usage continental, tant par mètre cube, soit 35.3 pieds cubes, ou encore tant par grosse tonne de 2,240 livres ou par 1,000 kilogrammes, soit 2,204.6 livres.

"3. Il est extrêmement difficile de donner à la Commission le pourcentage réel du trafic d'importation tarifé au moyen des prix par caté-

gories, mais au meilleur du jugement des employés chargés du trafic d'importation, il ne dépasse pas 5 p. 100. Il peut même être beaucoup inférieur à ce chiffre.

"Renseignements généraux.—Pour l'information de la Commission, nous ferons remarquer qu'il n'y a pas de tarifs directs entre les ports européens et les endroits situés à l'intérieur du continent américain, sauf par l'intermédiaire des ports canadiens (en comptant Portland comme un port canadien, à ce point de vue. Tout le trafic d'importation passant par les ports américains de l'Atlantique est tarifé suivant le prix de transport maritime plus le prix du transport domestique.

Parfois, à cause du mode d'emballage ou des variations dans le poids ou le cubage d'une même marchandise, le prix du transport océanique plus celui du transport par chemin de fer se trouve plus bas que le tarif direct à prix ferme. Alors on donne à l'expéditeur ou au destinataire le bénéfice du moindre prix.

Pour plus de clarté, nous ferons remarquer qu'il est presque impossible de fixer exactement le poids ou le cubage de certaines marchandises parce que la marchandise d'un expéditeur pèse souvent plus que celle d'un autre. En outre, certains expéditeurs mettent plus d'emballage que d'autres, ce qui augmente le volume à la tonne.

Les plaignants n'ont rien envoyé à la Commission pour indiquer l'effet produit sur leur commerce par la suppression des prix par catégories dans le tarif 11G. Nous espérons que la Commission, tenant compte de la situation exposée dans les présentes, admettra que nous avons raison d'annuler les prix par catégories et en avisera les plaignants."

Le tarif C.C.C. N° 127 comportait des prix directs entre les ports européens et Armstrong, Fort-William, Port-Arthur, Westford et les stations situées plus à l'ouest, au Canada, sauf aux endroits de la Colombie-Anglaise couverts par le tarif C.C.C. N° 126.

Ces deux tarifs comportaient des prix par catégories et des tarifs à prix ferme. Parfois, les tarifs à prix ferme étaient plus élevés que les prix par catégories. Ceux-là étaient une combinaison du prix des transports océanique et domestique, comme nous l'avons dit, tandis que la base des prix par catégories est tel qu'indiqué à la partie 2 de l'explication des chemins de fer citée plus haut.

Dans les suppléments auxquels on s'est opposé, les tarifs de catégories ont été annulés et remplacés par les tarifs à prix ferme. Les suppléments comportent cette note:—

"S'appliqueront aux marchandises autres que celles mentionnées dans le tarif, le prix du transport océanique jusqu'au port de débarquement, plus le prix du transport par terre à partir dudit port."

Le tarif mentionné donne des prix directs combinant le prix du transport maritime avec celui du transport par terre. Pour les diverses marchandises mentionnées dans une partie de la Classification des Marchandises transportées par chemins de fer, les prix varient d'un article à l'autre et même sur le même article, suivant le port européen dont il provient, par suite de la concurrence. Comme nous l'avons signalé, contrairement aux prix des chemins de fer, nulle classification ne s'applique aux prix océaniques.

Certains facteurs qui ne comptent pas dans les tarifs de chemins de fer affectent les prix océaniques. Dans les tarifs de chemins de fer, la taxe par cent livres est l'unité. Dans le transport maritime, les prix peuvent se baser soit sur le volume soit sur le poids, et la taxe se fonde généralement sur l'unité qui donne la meilleure recette.

La taxe de transport océanique formant partie du prix direct est appelée la quotité de la ligne océanique. Ce n'est pas le prix de transport océanique réel mais un prix réduit d'à peu près 20 p. 100. Il a paru nécessaire d'établir une

proportion moyenne pour le transport océanique afin de permettre la publication d'un prix direct. Alors, il arrive parfois que, soit à cause du genre d'emballage, ou de la variation relative du poids et du volume d'une marchandise, suivant les différentes circonstances, le prix océanique ajouté au prix de transport par rail entre le port de déchargement et l'endroit de destination constitue une taxe inférieure au tarif à prix ferme.

Les compagnies de chemin de fer ont déclaré que dans ces cas, elles avaient l'habitude de donner aux expéditeurs ou aux destinataires le bénéfice du prix océan-rail, s'il était plus bas que le prix direct publié.

Cette condition est spécifiée dans le supplément 6 du tarif C.C.C. N° 127, article 17, qui se lit ainsi:—

> "Lorsque le prix maritime réel plus le prix par rail entre le port de déchargement et l'endroit de destination se trouve plus bas que le prix direct publié au tarif ou aux suppléments dudit tarif, le prix océan-rail s'applique."

C'est-à-dire que la pratique établie devient la règle.

III

L'avocat de la Commission des Liqueurs a parlé spécialement du tarif C.C.C. N° 127, mis en vigueur le 18 juin 1923, et des suppléments de ce tarif. On remarquera en passant qu'une erreur s'est glissée dans son plaidoyer. Il a déclaré que c'était la première fois qu'on appliquait aux boissons un tarif direct à prix ferme. Toutefois, les tarifs indiquent que depuis au moins 10 ans, sauf la période de 1918 à 1920, on a publié des tarifs directs à prix ferme pour les boissons.

L'avocat a cité le supplément 4 du tarif, entré en vigueur le 18 janvier 1924, déclarant que la disposition ci-après supprimait le tarif de catégories:—

> " (*a*) Les prix par catégories figurant à la page 7 du tarif, tels que modifiés, sont par les présentes annulés. Sur les articles autres que ceux mentionnés dans le tarif, le prix réel du transport jusqu'au port de débarquement plus le prix du transport par terre à partir de ce port constitueront la taxe à appliquer."

L'avocat a attaqué la légalité de ce tarif, alléguant qu'il s'agissait de prix sur des marchandises partant de certains ports européens désignés. Il a affirmé en outre que, d'après la couverture, le tarif est censé être un tarif général pour les transports par mer et par rail, que ce tarif n'avait aucun statut légal parce qu'il n'était pas endossé par les lignes de transport maritime et par conséquent n'était pas un tarif conjoint. Alors les compagnies de chemin de fer n'avaient pas de tarif légal selon la loi des chemins de fer permettant de percevoir le prix en question.

L'avocat a cité l'article 339 de la loi des chemins de fer qui se lit ainsi:—

> " Pour toute marchandise transportée au Canada depuis un endroit quelconque d'un pays étranger, ou transportée à travers le Canada d'un pays étranger à un autre pays étranger par une route continue possédée ou exploitée par deux ou plusieurs compagnies soit canadiennes soit étrangères, on devra déposer au complet, à la Commission, un tarif conjoint applicable sur cette route continue."

Il a appuyé sur le fait que toutes les parties intéressées devaient se conformer à cet article de la loi de même qu'à ceux qui le précèdent.

Sa première objection se base sur les mots " par une route continue possédée ou exploitée par deux ou plusieurs compagnies soit canadiennes, soit étrangères ". D'après l'article interprétatif de la Loi des chemins de fer, sauf lorsqu'une autre

interprétation est indiquée ou impliquée, " compagnie " veut dire compagnie de chemin de fer, excepté si le mot est immédiatement précédé des expressions " toute " ou " toutes " alors qu'il veut dire toute espèce de compagnie que le contexte permet de supposer. Il me semble que les mots " route possédée ou exploitée " indiquent clairement la sorte de compagnie. A moins qu'il s'agisse d'un navire possédé, affrété, employé, entretenu ou exploité par une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission (voir article 336), les compagnies auxquelles s'appliquent les dispositions de cet article sont des compagnies de chemin de fer.

La route mentionnée comme " possédée ou exploitée " n'est pas, à mon sens, la route peu continue de l'océan. Une route qui n'appartient à aucune compagnie et qui n'est pas exploitée d'un bout à l'autre, comme l'article en question semble vouloir dire, n'est pas nécessairement soumise à l'obligation créée par l'article 339 au sujet de la production d'un tarif conjoint. Selon moi, l'entrepreneur de transport océanique n'est pas visé dans cet article. On peut déposer un tarif conjoint pour le transport par eau et par rail, mais la Commission ne peut exiger la production de ce tarif, sauf en ce qui concerne le trajet par rail. En d'autres termes, elle peut constater et déclarer quelle est la proportion raisonnable à partir de l'endroit où commence le trajet par rail sur une ligne relevant de son autorité. Mais elle ne peut pas forcer l'entrepreneur de transport océanique à déposer un tarif conjoint comportant le prix du transport océanique en tout ou en partie et la part jugée raisonnable pour le trajet par rail.

D'après l'avocat, l'article 339 veut que les tarifs soient endossés par toutes les parties intéressées, et les articles précédents comportent le même sens.

Les dispositions de cet article ont été invoquées dans la cause de la *British American Oil Company* vs le C.P.R., 12 C.C.C. 327. A cette époque, l'article était numéroté 336. L'ancien commissaire en chef Mabee fit remarquer que si le Parlement avait décrété la production obligatoire d'un tarif conjoint, la Commission n'avait aucun moyen de forcer le voiturier étranger à se conformer à cette décision. En outre, dans la cause de la *British American Oil Co.* vs le G.T.R., 9 C.C.C. 178, p. 188, on a également fait remarquer que la loi des chemins de fer n'exigeait pas qu'il y ait entente entre deux compagnies de chemin de fer, l'une étrangère, l'autre canadienne. On a ajouté que cette entente n'était pas exigée, sauf en ce qui concerne le trafic au Canada aux termes de l'article 333.

Il se peut que la loi ne parle pas de concours entre les compagnies à cause de la difficulté, au point de vue juridiction, de traiter avec deux compagnies de chemin de fer dont l'une échappe à l'autorité de la Commission. Mais quelle qu'en soit la raison, le statut n'exige pas le double assentiment lorsqu'il s'agit de deux compagnie de chemin de fer dont l'une n'est pas tombant à l'autorité de la Commission, et n'en fait pas une condition préalable de la production d'un tarif conjoint aux termes de l'article 339. Le même raisonnement s'applique à plus forte raison lorsqu'une partie du trajet se fait sur un navire océanique.

L'argument de l'illégalité du prix se trouve donc détruit.

IV

La base actuelle des tarifs a été attaquée comme illégale à un autre point de vue. Le tarif C.R.C. n° 127 et ses suppléments contiennent cette disposition que " lorsqu'un tarif à prix ferme est établi pour un article, il supprime l'application du tarif de catégories sur cet article ". Le supplément 4 du tarif entré en vigueur le 18 janvier 1926 (C.C.C. n° 127), page 7, annule les tarifs de catégories. Cette disposition se lit ainsi:—

> " (*a*) Les prix par catégories cotés à la page sept du tarif tel que modifié sont par les présentes annulés. Sur les articles autres que ceux spécialement mentionnés dans le tarif, on appliquera le prix du transport océanique jusqu'au port de débarquement plus le prix de transport par terre à partir de ce port."

On prétend que c'est le remplacement d'un tarif de catégories par un tarif à prix ferme plus élevé, et que l'augmentation des prix au delà de ce qui est prévu dans la classification n'est pas légale sans l'approbation de la Commission et sans la publication dans la *Gazette du Canada*.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, la pratique des chemins de fer a été de prendre comme maximum une taxe comprenant le prix du transport maritime plus celui du transport par rail. On a insisté sur le fait que la partie océanique du voyage ne tombe pas sous l'autorité de la Commission. La loi des chemins de fer ne dit rien concernant l'approbation de la partie du tarif relative au trajet océanique ou de la cote établie dans la classification pour ce trajet. Par conséquent, rien n'empêche de hausser la partie imputable au trajet océanique au delà de la taxe établie jusqu'à présent dans le tarif de catégories. Mais dans l'espèce, de l'aveu des chemins de fer, le prix réel du transport océanique est considéré comme un maximum.

Quant aux variations des prix du transport par rail, la situation est différente. Si un article voyage moyennant un prix de catégorie, l'inscription de cet article dans une catégorie plus élevée doit être approuvée par la Commission et publiée dans la *Gazette du Canada*; mais les chemins de fer ayant adopté comme coutume et même comme règle que le prix total ne doit pas dépasser la taxe océanique plus la taxe de transport par rail, cette dernière se trouve limitée par la classification existante considérée comme maximum.

On a invoqué la règle suivante publiée en marge du tarif:—

> " L'établissement d'un tarif à prix ferme pour un article supprime l'application du tarif de catégories sur cet article."

L'avocat soumet "qu'un tarif à prix ferme est un tarif spécial qui doit être inférieur au tarif de classe et ne peut en être plus élevé" (P. 5100). Dans le supplément n° 4 du tarif, en vigueur le 18 janvier 1924, les taux de classe ont été annulés, et dans le supplément n° 6, la règle précitée a été éliminée du tarif parce qu'elle ne pouvait plus s'appliquer, vu l'annulation des taux de classe. Donc, tel qu'il est actuellement, le tarif ne contient que des taux à prix ferme. Au point de vue des tarifs en général, l'avocat a raison d'alléguer que les taux à prix ferme sont des taux spéciaux inférieurs aux taux de classe. Cependant, ce tarif est sur une base entièrement différente de celle des classes de taux auxquels s'applique la déclaration précitée, parce qu'à l'encontre des autres classes de taux, il donne des tarifs communs comprenant une combinaison des taux de transport océanique et des taux de transport par rail. Au sujet de la proportion du transport océanique, les taux varient sur diverses denrées qui se trouvent dans une classe de la classification en vigueur sur les chemins de fer, et même à cause de la concurrence varient pour une même denrée à partir de différents ports européens. Pour le transport océanique, il n'y a pas de classification analogue à celle qui est usitée sur les chemins de fer. Les compagnies ferroviaires déclarent que les taux de classes ou de la classification ont été établis en prenant un taux arbitraire en cents par 100 livres représentant la proportion allouée pour le transport océanique, mais n'ayant aucune relation définie avec le taux réel du transport océanique, et devaient à l'origine servir à des consignations isolées qui ne seraient pas comprises dans un taux commun à prix ferme. Elles déclarent qu'il est bien difficile de donner le pourcentage réel du trafic d'importation transporté d'après les taux de classe, mais leur opinion la plus probable est que ce pourcentage ne dépasse pas 5 p. 100 et est plutôt moindre. Elles déclarent de plus qu'elle ne sont pas prêtes à établir des taux à prix ferme spécifiques pout tout trafic transporté en forte quantité et non déjà astreint à un tarif. Le supplément n° 5 du tarif, émis depuis l'annulation des taux de classe contient plusieurs denrées additionnelles qui sont rangées sous des tarifs communs à prix ferme.

Quant au prix maximum exigible en vertu du tarif, d'après la règle spécifiquement publiée dans ce tarif, celui-ci est le taux réel du transport océanique plus le taux local de classe du port de déchargement à destination, et alors, d'après la rédaction de la règle comparant les taux de classe aux taux à prix ferme (maintenant annulés), ce qui semble être un taux à prix ferme plus élevé que le taux de classe n'en est pas un en réalité; par conséquent l'argument du plaignant sur ce point tombe à faux.

D'après ce que je comprends, aux pages 5103-5105, l'argument allégué par l'avocat est que les compagnies de chemin de fer ont dans quelques cas exigé pour la partie du transport par rail un montant plus élevé que le taux local à partir du port de déchargement jusqu'à destination, et l'on a cité un exemple, une consignation expédiée à Portage-la-Prairie. Ce qui est déclaré ci-haut au sujet de la méthode d'établir le tarif commun, en se basant sur le taux moyen de transport océanique, fournit une explication de ce cas. Parfois la part qui revient au parcours par rail dépasse le taux local, mais plus fréquemment, dit-on, il est moindre. Il s'agit de la division d'un taux commun entre deux voituriers. Même dans le cas de transport continu par rail en Canada, ou pour le trafic international, d'après les méthodes suivies pour la division du taux entre les voituriers, l'un d'eux reçoit pour sa part du taux commun applicable au transport entre certains endroits, dans un sens ou dans l'autre, un montant réellement supérieur à son tarif local entre ces endroits, et c'est là une question à résoudre entre les voituriers. L'intérêt du consignataire est restreint seulement au quantum du taux commun, et ne s'étend pas au mode de division du taux entre les voituriers; et lorsque, comme dans ce cas, le maximum du taux commun est formé par le taux réel du transport océanique plus le taux de transport par voie ferrée sur terre, alors il n'est pas réellement juste et approprié de parler du taux de transport par voie ferrée sans considérer en même temps la part du transport océanique, part qui dans ce cas serait moindre que le taux réel de ce transport.

V

L'avocat de la Commission des liqueurs insiste pour que l'arrangement actuel pour le taux commun soit abandonné et qu'on lui substitue un tarif d'importation par voie ferrée de Halifax, de Saint-Jean (N.-B.), de Portland (Maine), et de Montréal; ce taux devrait être le taux domestique à partir de Montréal. Cependant, dans ce cas-ci, il y a une question de concurrence, le trafic d'importation à Chicago passe par les Etats-Unis à partir des ports américains sur l'Atlantique; New-York, Philadelphie et Baltimore; et si les lignes canadiennes veulent avoir une part de ce trafic, elles doivent avoir des taux correspondant aux taux de ces ports, et c'est ce qu'elles font pour le trafic passant par les ports canadiens.

Dans le fret, la partie relative au transport par voie ferrée est conforme aux désirs de la Commission des liqueurs, mais sa demande va plus loin et exigerait qu'au lieu de coter des taux communs d'importation d'un port étranger, le taux d'importation devrait être compté d'un port canadien le point de départ du trajet par rail.

Dans le cas des taux océaniques, les conditions de poids, d'encombrement et d'emballage, etc., influent sur la taxe. Un type de liqueurs peut avoir un emballage différent d'un autre et être plus ou moins encombrant. Tous ces facteurs sont importants lorsqu'il s'agit de fixer la base pour établir un taux océanique. En général, la compagnie maritime adopte comme base, soit le poids, soit l'encombrement, celui des deux facteurs qui donne le plus fort taux.

L'arrangement actuel pour le taux commun est basé sur des moyennes. Les différents facteurs mentionnés sont amenés à une moyenne, et, en général, la proportion pour le transport océanique est 80 p. 100 du taux réel océanique. S'il y a des frais exceptionnels produits par la manutention de l'article en question, le taux océanique reste quand même le maximum.

La séparation du taux commun d'importation demandée par le plaignant signifierait dans les conditions existantes que les frais de transport seraient composés du taux domestique ferroviaire jusqu'à Montréal, plus le taux océanique réel. Il en résulterait une augmentation des frais dans la majorité des cas. Il semble de plus que ce serait disloquer le système actuel des tarifs communs, et, comme on l'a fait remarquer, ce système donne généralement satisfaction aux gens de l'Ouest. Rien n'a été produit dans la preuve pour justifier dans le cas des liqueurs un traitement différent de celui des autres catégories de marchandises, et il n'a pas été démontré non plus que les liqueurs soient indûment surchargées de frais, ni qu'elles ne peuvent facilement supporter le montant des frais exigés actuellement.

On a fait mention du système de taux qui existe au sujet du trafic d'importation dans les Etats-Unis. Comme on l'a fait remarquer, les tarifs communs d'importation composés du taux océanique et du taux ferroviaire, ne sont pas en vigueur pour le transport aux localités situées aux Etats-Unis. La coutume est de coter le taux océanique jusqu'au port d'entrée, puis le taux ferroviaire au-delà.

Les taux et les coutumes qui s'y rattachent ne forment pas nécessairement une règle pour appliquer les taux canadiens, à moins que les conditions dans les deux cas ne soient exactement similaires.

Affaire de la Canadian Oil Co. contre les compagnies *G.T., C.P.,* et *C.N.,* 12 Cause 355 des chemins de fer canadiens.

Affaire des Laitiers manitobains contre les compagnies *Dominion* et *Canadian Northern Express,* 14 Cause 142 des chemins de fer canadiens.

On a parlé de l'existence d'un taux général d'importation par voie ferrée via Vancouver, Portland, Oregon et Seattle. Probablement que cet allégué a été présenté en faveur de la pratique que la Commission des liqueurs désire faire mettre en force dans l'est du Canada. On n'a pas allégué similitude de conditions entre le transport vers l'Est de la côte du Pacifique et le transport vers l'Ouest de la côte de l'Atlantique, condition qui aurait pu faire appliquer la pratique du premier cas comme règle raisonnable et appropriée au deuxième cas.

Vu qu'on n'a pas allégué de distinction injuste ni détriment à ce propos, la prétendue différence qui existe dans la pratique ne peut servir de base pour une intervention en vertu de la loi des chemins de fer.

On peut faire remarquer en passant que Vancouver, Seattle et Portland sont des têtes de lignes maritimes. Vancouver est à 149 milles de Seattle; Seattle est à 175 milles de Portland; et comme le transport par eau est très peu élevé, on peut facilement comprendre comment il a été possible d'égaliser les tarifs pour ces divers ports, la légère différence de parcours ne pouvant augmenter sérieusement les frais de transport par eau.

Mais tout cela ne peut laisser dans l'ombre le fait que dans le tarif commun d'importation dans l'est du Canada les méthodes d'égalisation et de compensation sont encore plus accentuées. De Halifax à Montréal le parcours est de 798 milles, tandis que de Saint-Jean (N.-B.), à Montréal la distance par voie ferrée est de 488 milles. Alors dans le cas du trafic d'importation suivant un taux commun via Halifax ou Saint-Jean, il est clair qu'il y a une très forte compensation dans le taux de transport par voie ferrée; et il appert que le trafic d'importation à taux commun en destination de l'Ouest profite d'une base de tarif plus basse que si l'on prenait le parcours comme critère suprême.

A la fin de la séance, il a été aussi fait mention tout à fait accidentellement du fait que Chicago a durant toute l'année le bénéfice d'un taux absolument le même à partir de Saint-Jean ou de Halifax que de Québec et Montréal. Mais ici, il s'agit de taux de concurrence. Le trafic d'importation via les ports américains sur l'Atlantique à Chicago, par exemple de New-York à Chicago. Si les lignes canadiennes veulent avoir une part de ce trafic, il leur faut un tarif équi-

valent à celui de New-York; et en réalité c'est ce qu'elles font dans les tarifs communs via les ports canadiens.

Comme on l'a fait remarquer plus d'une fois, le taux ferroviaire exigé des ports américains est le taux réel des frais de transport par rail; et afin de faire concurrence aux lignes qui partent de ces ports et passent par les Etats-Unis, les voituriers canadiens doivent appliquer la même méthode de compensation sur le taux ferroviaire dont ils font usage pour le trafic d'importation à taux communs se rendant dans les localités de l'Ouest.

Un fait admis parfaitement, c'est que la Commission des liqueurs est seule intéressée dans cette demande. Il y a d'autres intérêts à considérer au sujet du transport de marchandises sous le régime des taux communs d'importation; et, à l'exception du protêt signifié par *l'Association des Détaillants* de Saskatoon, il y a une remarquable unanimité en faveur de l'arrangement maintenant incorporé dans le tarif.

Comme on l'a déjà dit, aucune bonne raison n'a été étayée dans la preuve pour que les liqueurs soient traitées autrement que les autres denrées relativement à la base du tarif de transport.

Je suis d'avis que la demande doit être refusée.

PLAINTE DE LA SUCCESSION JAMES BUCKLEY RELATIVE AUX FRAIS D'AIGUILLAGE DE LA TRAVERSE AUX VOIES DE GARAGE DE PRESCOTT, ONTARIO

Rapport du chef du service du trafic en date du 5 janvier, émis comme jugement de la Commission

Dans cette cause, il s'agit des frais d'aiguillage exigés par le Chemin de fer Pacifique-Canadien pour remorquer des wagons contenant du charbon du quai de la traverse aux voies publiques de déchargement dans les limites de ses cours de Prescott. Voici les taux d'aiguillage contenus dans le tarif fourni à la Commission et les changements subséquents:—

Premier tarif soumis, 1904 au 19 mars 1905.	15c. la tonne brute.
20 mars 1905 au 3 octobre 1909..	15c. la tonne nette.
4 octobre 1909 au 26 décembre 1911..	20c. la tonne nette.
27 décembre 1911 au 31 octobre 1919..	15c. la tonne nette (Ordonnance n° 15472, 23 novembre 1911).
1er novembre 1919 au 14 septembre 1923.. ..	20c. la tonne nette.
15 septembre 1923 au 25 décembre 1923.. ..	4½c. le cent livres.
26 décembre 1923 à ce jour..	20c. la tonne nette aux voies particulières. 40c. la tonne nette aux voies publiques de déchargement.

Les taux en vigueur à partir de 1904 jusqu'au 26 décembre 1911 furent établis du fait de la compagnie ferroviaire elle-même. Par suite d'une plainte concernant l'augmentation des taux de 15 à 20 cents en 1909, la Commission, après audition, par son ordonnance n° 15472 en date du 23 novembre 1911, ordonna à la compagnie de chemin de fer de remettre en vigueur le taux de 15 cents la tonne nette, taux qui fut appliqué le 27 décembre 1911.

En 1919, les diverses compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission présentèrent des tarifs comportant une augmentation générale des frais d'aiguillage. Ces tarifs ne furent pas émis sous l'empire de quelque instruction de la part de la Commission, ni par suite d'une décision ou d'une ordonnance de la Commission, et il était entendu que toute personne ou maison intéressée au sujet de ces taux pouvait déposer une plainte formelle devant la Commission contre les taux contenus dans ces tarifs. Le taux d'aiguillage à Prescott fut alors augmenté de nouveau de 15 à 20 cents la tonne nette, et il n'y a pas trace de quelque plainte faite à la Commission à ce propos.

Au sujet de l'augmentation de 20 cents la tonne nette à 4½ cents le 100 livres durant la période du 15 septembre au 25 décembre 1923, et de la publication des taux de 20 cents la tonne nette pour aiguillage sur voies privées et 40 cents la

tonne nette sur les voies des cours à marchandises, mis en vigueur le 26 décembre 1923, la compagnie de chemin de fer a donné l'explication suivante:—

"Lorsque le tarif E-3404 a été remplacé par le tarif E-3946 mis en vigueur le 15 septembre 1923, on avait l'intention d'établir un taux de 1 cent les 100 livres pour livraison sur voies privées, et de 2 cents pour livraison sur voies des cours à marchandises, mais, par suite d'un malentendu, cet item n'a pas été inséré dans le nouveau tarif; il en est résulté que, pour une certaine période, il n'y avait réellement pas de tarif applicable, si ce n'est le taux d'aiguillage local de 4½ cents les 100 livres qui doit s'appliquer en l'absence de tout taux spécifique. Par le supplément 6 au tarif E-3946, mis en vigueur le 26 décembre 1923, l'item suivant a été inséré:—

"Toutes marchandises en chargements de wagon au minimum de 50,000 livres, entre le quai de la traverse et la voie du réseau National du Canada:—

Correspondance..	1 cent
Livraison sur voie privée..	1 cent
Livraison sur voie de cour à marchandises.. ..	2 cents

"Ces taux sont les mêmes que ceux qui se trouvent dans le tarif régulier pour aiguillage de correspondance autorisé par l'ordonnance générale n° 230, qui établit cette distinction entre la livraison sur voies privées et la livraison sur voies des cours à marchandises".

On remarquera que ce n'est que du 26 décembre 1923 que la compagnie a établi cette différence entre le taux d'aiguillage pour les voies privées et les voies de la cour à marchandises à Prescott; et jamais antérieurement il n'avait été question de cette distinction. On dit que c'est la distinction établie entre les voies privées et les voies des cours à marchandises et autorisée par l'ordonnance générale de la Commission concernant les aiguillages de correspondance. Mais je ferai remarquer que le service d'aiguillage dans ce cas ne concerne nullement la correspondance entre deux voies principales; de plus, dans ce cas tous les frais de l'aiguillage sont payables par le consignataire, en opposition à la compensation partielle qui se fait par le voiturier du long parcours quand il s'agit de correspondance. La compagnie de chemin de fer elle-même a pris pour acquit que ce service à Prescott est une manœuvre locale, mais établit tout de même une distinction entre ce service et l'aiguillage local ordinaire. L'aiguillage local comprend la fourniture du wagon vide et son placement au lieu approprié, ce qui n'existe pas dans ce cas.

Aux séances de la Commission à Ottawa, tenues le 16 septembre dernier, les plaignants n'étant pas représentés, on a demandé à la compagnie de chemin de fer s'il y avait plus de frais pour aiguiller sur les voies des cours à marchandises que sur les voies privées, et il appert d'après ses réponses que le taux n'a pas été calculé sur cette base, mais pour la raison que la distinction existe dans le tarif des aiguillages de correspondance. Il appert de plus qu'il n'y a pas eu récemment d'aiguillages vers les voies privées, le trafic du charbon allant apparemment tout entier vers les voies ordinaires des cours à marchandises.

La compagnie de chemin de fer a déclaré que l'augmentation de 20 à 40 sous la tonne nette a été faite en 1923 pour atteindre les taux d'aiguillage local en d'autres endroits, par exemple, ceux qui se font sur les quais de Montréal. A ce sujet, je soumets que manifestement le coût de l'aiguillage varie beaucoup dans les différents endroits, et qu'il est naturellement plus élevé dans les gares de tête plus importantes et plus congestionnées; en réalité, chacun de ces services a ses caractères propres, et il suffit de passer en revue les divers services et leurs tarifs propres, tels qu'on les trouve dans les tarifs d'aiguillage de la com-

pagnie, pour comprendre ce point et les diverses clauses insérées par la compagnie à ce propos. On peut donc conclure que la taxe d'aiguillage imposée en un endroit ne peut servir de base pour établir la taxe en un autre endroit où ce service est ou peut être accompli dans des conditions complètement différentes.

La compagnie de chemin de fer a aussi déclaré, en réponse à une question posée par le commissaire en chef adjoint, qu'en imposant cette augmentation, elle ne s'est pas basée sur le coût détaillé des opérations. Elle a dit qu'elle préparerait les données et produirait les détails du coût en même temps que les recettes provenant des opérations d'aiguillage à Prescott.

Ce charbon arrive dans des wagons étrangers par le chemin de fer *New-York Central* à Ogdensburg, et par conséquent le chemin de fer Pacifique-Canadien doit payer les droits journaliers édictés par l'Association des chemins de fer américains pour la starie des wagons sur les voies de Prescott. Dans un calcul comprenant la période des premiers six mois de 1924, on a trouvé une moyenne de dépense journalière de $1.33 par wagon payable par le Pacifique-Canadien. Le coût des opérations de remorque en salaires et combustible est calculé à $9.88, et en sus de cela, la compagnie estime qu'il faudrait ajouter quelque chose pour les dépenses des rotondes, le coût des fournitures et une compensation pour l'usage des voies et des locomotives.

Durant les six mois terminés le 30 juin 1924, 24 wagons ont été remorqués pour la succession Buckley, la moyenne de chargement des wagons étant de 81,201 livres, et les recettes à 40 sous la tonne ont été de $16.24 par wagon. Ce coût est donné pour l'aiguillage d'un wagon à la fois. Nul doute que parfois, sinon fréquemment, on a pu aiguiller deux ou trois wagons à la fois pour environ les mêmes frais, à part la taxe journalière de $1.33 par wagon, tandis que les recettes augmentaient de $16.24 par wagon. Une taxe de 30 cents la tonne aurait donné un revenu de $12.18 par wagon, chiffre qui dépasse d'une faible marge le montant du coût pour la remorque d'un seul wagon à la fois; cette marge serait plus forte pour la compagnie dans le cas où deux ou trois wagons seraient remorqués à la fois.

Considérant toutes ces circonstances, je suis d'avis que la compagnie de chemin de fer n'était pas justifiée d'imposer une augmentation de 100 p. 100 pour ce service d'aiguillage, et qu'elle doit recevoir instruction d'établir une taxe d'aiguillage de 30 cents la tonne nette à la place de cette augmentation.

DEMANDE DE LA "MOUNT ROYAL MILLING AND MANUFACTURING COMPANY, LTD.", RELATIVE AU TAUX SUR LE RIZ POLI

Rapport du chef du service du trafic en date du 26 janvier 1925 émis comme jugement de la Commission.

Cette question a été soulevée par la *Mount Royal Milling and Manufacturing Company, Limited,* de Montréal, P.Q., qui, dans une lettre adressée à la Commission à la date du 20 octobre 1923, a parlé d'un taux spécial par zone et à prix ferme de 75 cents les 100 livres applicable au riz poli en chargements de wagons de Vancouver à pratiquement toutes les localités importantes des Provinces des Prairies, d'Ontario et de Québec, et il est allégué que ce taux produit directement une distinction injuste au détriment de Montréal. Cette compagnie demande que l'on fasse disparaître cette distinction.

Une réponse a été donnée par les chemins de fer Nationaux du Canada et Pacifique-Canadien, dans laquelle ils déclarent que la question des taux de transport du riz de Montréal aux Prairies vs les taux à partir de Vancouver a fait le sujet de négotiations entre les chemin de fer et la *Mount Royal Milling Company* depuis un certain temps. On admet que la modification du tarif courant a été faite de manière à donner aux rizeries de Vancouver un avantage marqué sur les marchés des Prairies. Il est allégué que la situation au sujet du riz a subi un changement depuis l'établissement primitif du taux de 75

cents à partir de la côte du Pacifique directement à Montréal, et la difficulté consiste à trouver un rajustement qui soit équitable pour tous les intéressés. Il a été suggéré de faire un rajustement à peu près dans le sens de la décision prise par la Commission dans la cause du sucre partant de Vancouver, vol. 8, p. 347, des jugements, ordonnances et décisions imprimés de la Commission. La *Mount Royal Milling Company* a répondu qu'un rajustement des taux fait suivant la suggestion des compagnies de chemin de fer ne pouvait être acceptable pour elle, et ele déclare qu'elle veut obtenir une traitement égal à celui que reçoivent ses concurrents, et rien de plus.

Le sujet est resté en suspens pendant quelque temps pour voir si les parties pourraient en venir à une entente. Plus tard, la *Mount Royal Milling Company* nous a averti qu'on ne prévoyait aucune entente et a demandé de fixer une date pour l'audition de la cause, et en conséquence, la cause a été inscrite pour audition aux séances de la Commission à Ottawa à la date du 20 mai 1924. Dans l'intervalle, nous avons reçu des communications de la *Imperial Grain and Milling Company* et de MM. *Martin & Robertson, Limited,* de Vancouver, exprimant l'opinion que les taux à partir de Vancouver étaient assez élevés et ne devaient pas être modifiés. Nous avons aussi reçu une lettre en date du 17 avril de M. E. V. Ablett, gérant du bureau du trafic des marchandises pour les Chambres de commerce associées de la Colombie-Anglaise, donnant l'opinion de ce bureau sur la question.

Au cours de la séance tenue à Ottawa le 20 mai, la *Mount Royal Milling Company* a dévoilé clairement ses batteries par une demande de taux sur le riz poli ou blanchi expédié de Montréal aux localités de l'ouest d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Anglaise, taux ne devant pas être plus élevés que ceux qui sont appliqués au riz expédié de Vancouver, C.-A., aux localités semblables dans les provinces des Prairies, dans Ontario et Québec. Les principaux points sur lesquels appuie la *Mount Royal Milling Company* peuvent être resumés comme suit:

Le riz est transformé de l'état de rizon ou riz paddy ou riz non décortiqué à celui de riz poli ou blanchi seulement en deux endroits au Canada, savoir: Montréal et Vancouver. Ces deux localités reçoivent la plus grande partie de leur approvisionnement des marchés d'Orient, et elles se font concurrence sur les marchés canadiens. Elles doivent aussi faire face à la concurrence du riz importé des rizeries américaines du Texas, de la Louisiane et de l'Arkansas. Le meunier de Montréal prétend qu'il ne devrait y avoir aucune condition arbitraire, déraisonnable ou distinctive imposée à son détriment, comme celle qu'il dit exister par suite du rajustement de taux accordant à la rizerie de Vancouver le privilège d'expédier du riz en payant un taux spécial à prix ferme de 75 cents en destination du territoire s'étendant de Calgary à Montréal, tandis que de Montréal, on applique les taux de 5e classe, exigeant une taxe de $1.14 pour Winnipeg, de $2 pour Calgary et de $2.42 pour Vancouver. Il est démontré que le transport de Vancouver à Winnipeg comporte un plus long parcours que le transport de Montréal à Winnipeg, et que les frais de remorque dans les montagnes ont été reconnus plus élevés que dans les prairies; par conséquent, toute différence dans les taux devrait être à l'avantage de l'expéditeur de Montréal, au lieu de favoriser l'expéditeur de Vancouver. Le meunier de Montréal demande d'être placé sur un pied d'égalité pour la concurrence dans les marchés des provinces des Prairies, de manière que ni Vancouver, ni Montréal ne recueille un avantage l'un sur l'autre par suite des taux de transport. Le meunier de Montréal ne prétend pas exiger le taux de 75 cents pour le trafic de Montréal allant vers l'ouest, à part l'application continue de ce même taux en gagnant vers l'est; il déclare être prêt à accepter tout tarif raisonnable pour le transport vers l'ouest, pourvu que ses concurrents de Vancouver paient le même taux vers l'est pour le même service.

D'après l'exposé présenté par le meunier de Montréal, il a à surmonter une difficulté importante en comparaison de son concurrent de Vancouver pour le coût de transport du produit brut arrivant à ses moulins, et ce désavantage annihile complètement le bénéfice des taux de transport moins élevés en partance de Montéal, comparés avec ceux de Vancouver, pour des destinations situées en Ontario. Le meunier de Vancouver peut recevoir son rizon par eau en tout temps de l'année, tandis que le meunier de Montréal doit importer le sien avant la fermeture de la navigation, subissant par là les risques additionnels des fluctuations du marché et du transport, ainsi que celles des assurances, des frais d'intérêt, et les risques de pertes, ou, il doit avoir recours durant les mois d'hiver à l'alternative de payer le transport par chemin de fer à partir de la côte en sus du transport par eau.

D'après le dossier, il appert qu'il y a plusieurs qualités et classes de riz provenant de différents endroits, et qu'un calcul basé sur la manutention d'une classe en particulier peut donner un résultat tout à fait différent en l'appliquant à une autre qualité, toutes exerçant une influence sur la possibilité de vente sur certains marchés. Sur ce point, M. Ross, représentant la *Mount Royal Milling Company,* declare, à la page 3699:—

> "Il y a des classes de riz avec lesquelles nous pouvons lutter sur le marché de Calgary, et il en est d'autres qui permettent à Vancouver de nous faire concurrence à Ottawa."

Le rajustement des taux suggéré par les compagnies de chemin de fer devait placer les taux de transport à partir de Vancouver en destination de Winnipeg ou endroits intermédiaires sur la base des taux de classe, mais avec le taux combiné applicable à Winnipeg comme maximum; c'est-à-dire que le taux de transport à partir de Vancouver jusqu'aux endroits situés sur la frontière américaine, comme Northgate, Neche et Noyes, serait de 90 cents pour un chargement minimum de 40,000 livres, et de 83 cents pour un chargement minimum de 60,000 livres; le taux de Noyes à Winnipeg étant de 26 cents, il en résulterait un taux commun (combinaison des deux) de $1.09 pour un minimum de 60,000 livres, et de $1.16 pour un minimum de 40,000 livres. Pour les destinations dans l'Est du Canada, il a été suggéré de prendre comme base les combinaisons applicables *via* Chicago. Le taux actuel et les chiffres suggérés pour quelques-uns des points les plus importants sont donnés plus loin. Au sujet des taux de Montréal, les chemins de fer ont suggéré d'établir pour le trajet Montréal-Winnipeg le même taux que pour Vancouver-Winnipeg, soit $1.09, minimum de 60,000 livres, et pour les destinations à l'ouest de Winnipeg, d'appliquer les mêmes réductions sur les taux de classe qui ont été proposées dans l'autre sens à partir de Winnipeg, soit 5 sous le 100 livres.

La maison de Vancouver déjà mentionnée ci-haut a demandé à la Commission d'être entendue à Vancouver au sujet de la revision des taux sur le riz blanchi avant que la Commission rende une décision sur la demande de la *Mount Royal Milling Company,* et c'est pourquoi la demande de cette dernière a été inscrite au programme des séances de la Commission à Vancouver le 23 juin, afin de permettre aux rizeries de Vancouver de présenter leur opinion. Des copies du plaidoyer soumis par la *Mount Royal Milling Company* lors de la séance d'Ottawa ont été fournies aux maisons de Vancouver et à la Chambre de commerce de Vancouver. En résumé, les rizeries de Vancouver ont été d'avis, à titre de membres de la Chambre de commerce de Vancouver, qui avait demandé instamment l'égalisation des taux, qu'au sujet du taux de 75 cents sur consignations en destination de l'Est, ils ne pouvaient logiquement s'opposer à laisser accorder à la *Mount Royal* le même taux en destination de l'ouest, dont ils avaient le bénéfice pour les destinations de l'Est, et c'est pourquoi ils consentaient à accepter un rajustement par taux de zone égal dans les deux sens. Quant à l'augmentation du taux à partir de Vancouver, les rizeries de Vancouver prétendaient que la demande des rizeries de Montréal visait simplement une égalisation

des taux basée sur le taux actuel vers l'est, égalisation qu'ils acceptaient, mais ils n'étaient pas prêts à discuter la question d'une augmentation du taux de Vancouver. Il ne semble pas que cette interprétation de la demande faite par la *Mount Royal Milling Company* soit juste, parce que la revision du taux de Vancouver est mentionnée dans leur exposé, et elle a certainement été mentionnée aussi dans le rapport officiel de la séance d'Ottawa, les chemins de fer y ayant défini les taux revisés qu'ils suggéraient, et M. Mason, à la page 4575, dit qu'il a consulté les témoignages rendus au cours de cette séance à Ottawa. Ils admettent franchement que la concurrence du minotier de Montréal leur importe peu, parce que ce sont les Américains qu'ils craignent le plus, ceux-ci leur faisant une concurrence plus efficace. Ils déclarent qu'ils ont négocié avec les chemins de fer et obtenu le taux spécial de 75 cents pour les consignations allant vers l'est dans le but de vaincre la concurrence américaine dans tout le territoire des Prairies et dans Ontario. A la page 4576, M. Gavin déclare:—

> "Nous n'avions aucunement en vue la concurrence de la *Mount Royal*. A mon sens, la concurrence des rizeries américaines est le principal facteur. Nous sommes prêts à subir les risques de la concurrence de la *Mount Royal*, mais la menace sérieuse pour nous consiste dans la concurrence des rizeries américaines."

Plus loin, à la page 4577, on trouve la question suivante du commissaire en chef adjoint, et la réponse faite par M. Gavin:—

> Q. Alors vous êtes d'avis que la clef de la situation est la concurrence des rizeries américaines?—R. A notre point de vue, c'est la question la plus sérieuse pour nous; nous nous occupons peu des autres, et nous croyons qu'ils ont droit au traitement dont nous jouissons nous-mêmes. Ce sont les rizeries américaines que nous craignons.

Les chemins de fer ont admis que le taux de 75 cents à partir de Vancouver a été établi pour permettre aux rizeries de Vancouver d'avoir accès aux marchés de l'Est en concurrence avec le riz venant des Etats du Sud, mais prétendent que la situation est maintenant changée. Ils sont d'avis que le taux de 75 cents a été établi pour faire face à une concurrence spéciale qui existait en 1922; par conséquent, ce taux étant un taux de concurrence émis dans un but spécifique et les conditions n'étant plus les mêmes, les chemins de fer peuvent l'annuler ou l'augmenter. Les représentants des chemins de fer ont suggéré que les parties intéressées, c'est-à-dire les rizeries de Montréal et de Vancouver et les compagnies de chemins de fer se réunissent en conférence pour voir s'il est possible de trouver un règlement satisfaisant pour toutes les parties. Les remarques suivantes du commissaire en chef adjoint à la fin de la séance indique quel était alors l'état de la question:—

> "On a mentionné la question d'une conférence. Les représentants des expéditeurs, des compagnies de chemins de fer sont tous ici, et la Commission n'a jamais été opposée aux conférences entre les parties intéressées, de sorte que l'occasion est favorable pour une conférence. Nous n'exprimons aucun avis au sujet de l'orientation à donner à cette conférence, c'est là une question qui relève exclusivement des intéressés eux-mêmes".

Le 20 août, les chemins de fer *Nationaux du Canada* et *Pacifique-Canadien* ont écrit en commun une lettre à la Commission, rédigée comme suit:—

> "Cette question a été discutée devant la Commission lors des séances de Vancouver le 23 juin, alors qu'il a été convenu que les chemins de fer et les expéditeurs de riz se réuniraient en conférence pour tâcher de trouver, si possible, une base satisfaisante qui règlerait la question.

Le commissaire en chef adjoint, le Dr McLean, vous a dit que nous n'avions pu arriver à une base satisfaisante de règlement lors de cette conférence à Vancouver, et comme nous l'avons déclaré dans le temps, il nous restait alors à publier ce que nous considérions une base équitable. La publication de cette base revisée a été quelque peu retardée par suite d'autres efforts pour trouver un règlement satisfaisant, mais ceci semble impossible.

En conséquence, les chemins de fer lancent maintenant à la publicité des taux revisés à partir de Vancouver sur la base des taux de combinaison définis dans la preuve faite devant la Commission à Ottawa le 20 mai dernier. Aucun tarif à prix ferme pour destination de l'Ouest, de Montréal aux Prairies, ne sera publié, car il ne semble pas possible pour les chemins de fer de se rendre aux vues de la *Mount Royal Milling Company* sur le quantum des taux de Montréal, vu les taux augmentés qui sont publiés pour les départs de Vancouver.

Les suppléments aux tarifs comportant des taux revisés pour départs de Vancouver sont maintenant en préparation à Winnipeg et seront déposés devant la Commission en temps utile, alors que des copies seront distribuées aux propriétaires de rizeries de Vancouver et de Montréal."

Les barêmes de tarif donnant effet aux remarques précédentes ont été déposés pour venir en vigueur le 1er octobre. Le taux actuel et les taux proposés pour quelques-uns des endroits les plus importants à partir de Vancouver sont donnés ci-après:

A	Taux actuel (En cents par 100 livres)	Taux suggéré
Calgary, Alta	75	98
Edmonton, Alta	75	98
Regina, Sask	75	109
Saskatoon, Sask	75	109
Brandon, Man	75	109
Winnipeg, Man	75	109
Windsor, Ont	75	108
London, Ont	75	109½
Hamilton, Ont	75	110
Toronto, Ont	75	112
Est de Toronto jusqu'à Montréal inclusivement	75	115½

Sur ce, et avant la date de mise en vigueur des barêmes proposés, des plaintes ont été présentées à la Commission contre ces taux. La Chambre de commerce de Winnipeg demanda d'avoir l'occasion d'être entendue avant de permettre quelque changement dans les taux. La *Mount Royal Milling Company,* dans une lettre en date du 9 septembre dit:

"Le rajustement proposé est préjudiciable et injuste envers nous et ne nous satisfait nullement."

Les rizeries de Vancouver prétendirent que les taux proposés dériveraient le commerce du côté des rizeries américaines et demandèrent la suspension des taux majorés en attendant qu'elles pussent soumettre leur cause à la Commission.

La Chambre de commerce d'Edmonton déclara "que'elle voudrait connaître les raisons qui ont pu faire approuver par la Commission les tarifs qui lui ont été soumis récemment".

Il appert que la Chambre de commerce d'Edmonton a oublié le fait que les seuls tarifs de transport qui doivent être ou sont spécifiquement approuvés par la Commission sont les tarifs réglementaires établissant le maximum des taux. Les taux spéciaux inférieurs aux taux réglementaires peuvent, d'après les dispositions de la Loi des chemins de fer, être changés sur avis, la seule condition dans les cas d'augmentation des taux étant un préavis de 30 jours. Ces dispositions, résumées ici, se trouvent dans les articles 330 et 331 de la Loi des chemins de fer.

La Chambre de commerce de Vancouver appuya la demande des rizeries de Vancouver pour obtenir une suspension. M. A. Chard, inspecteur du trafic pour le ministère des chemins de fer de l'Alberta, demanda la suspension, et l'occasion d'être entendu. M. E.-A. Burns, secrétaire de l'Association des Epiciers en gros des Provinces des Prairies, de Winnipeg, soumit une pétition signée par plusieurs épiciers et courtiers d'épiceries en gros de Winnipeg, protestant contre toute augmentation des taux entre Vancouver et Winnipeg et demandant de rejeter cette demande d'augmentation. Par l'ordonnance n° 35608, en date du 1er octobre 1924, et l'ordonnance d'amendement n° 35645 datée du 9 octobre, la Commission suspendit les changements proposés aux taux sur le riz contenus dans les divers barêmes de tarif inclus dans cette proposition, en attendant l'audition de la cause, et la question fut inscrite pour être entendue aux séances de la Commission à Edmonton le 29 octobre, à Vancouver le 5 novembre et à Winnipeg le 20 novembre.

Il a été mentionné tant de choses dans les divers plaidoyers soumis et au cours des différentes séances qu'il serait difficile de les commenter toutes. On peut dire néanmoins que les divers exposés et les notes officielles de la preuve ont tous été revus et étudiés avec soin.

A la séance d'Edmonton, le 29 octobre, M. Chard s'opposa à toute augmentation des taux entre Vancouver et les localités situées dans l'Alberta, et son plaidoyer était, en partie du moins, soumis au nom des consommateurs d'Alberta. Le taux actuel pour Edmonton est de 75 cents les 100 livres, ou $\frac{3}{4}$ de cent la livre, et les chemins de fer proposent d'augmenter ce taux de 23/100 de cent la livre et de le fixer à 98 cents les 100 livres. La taxe totale en vertu de cette proposition serait donc d'un peu moins d'un cent la livre ou 98/100 de cent. M. Chard allègue qu'une augmentation de moins de $\frac{1}{4}$ de cent la livre aurait probablement pour résultat d'augmenter le prix pour le consommateur, majoration allant jusqu'à $2\frac{1}{2}$ cents la livre; ou, en d'autres termes, l'augmentation dans le prix de la livre de riz au consommateur serait, d'après les affirmations de M. Chard, plus de dix fois l'augmentation dans le prix de transport, et $2\frac{1}{2}$ fois la taxe totale de transport. C'est là une déclaration très intéressante et assez étonnante, et il est malheureux que M. Chard n'ait pas développé suffisamment cette idée pour démontrer comment un résultat aussi incompréhensible pourrait se produire. D'après les données en sa possession, la Commission a raison de croire que le bénéfice des réductions dans les taux de transport ne revient pas parfois aux consommateurs, et il est assez surprenant d'entendre affirmer qu'une légère augmentation dans les taux de transport puisse réagir au détriment du consommateur dans les proportions données par M. Chard. Celui-ci a aussi déclaré à la page 7312, qu'il ne s'opposait nullement à l'augmentation des taux pour les localités à l'est de l'Alberta, et à la page 7319, il déclare: Je n'ai rien à dire contre le taux de $1.09 pour les destinations de Winnipeg". L'augmentation proposée est plus forte pour Winnipeg que pour Edmonton, et certainement M. Chard n'était pas chargé de défendre les consommateurs placés à l'est de l'Alberta.

Au sujet du taux de 75 cents de Vancouver à Montréal, M. Chard dit qu'il est trop bas, et qu'il est injuste pour le reste du pays. Il considère qu'un taux spécial à prix ferme est justifiable pour le transport de Vancouver jusqu'à Winnipeg et la tête des Lacs, afin de faire échec à la concurrence des Etats-Unis. Il fait remarquer cependant que le rajustement proposé par les compagnies de chemins de fer dans le barême en suspens assurait aux localités situées dans la Saskatchewan et le Manitoba des taux bien inférieurs au taux normal de 5e classe, les réductions variant de 23 cents à 63 cents, tandis que, prétend-il, deux localités seulement dans l'Alberta reçoivent une diminution savoir Lethbridge, 3 cents, et Medicine-Hat, 7 cents. Il prétend que cela est injuste pour l'Alberta. S'il s'agissait d'étudier les taux qui sont indépendants de toute considération de concurrence, l'argument de M. Chard porterait juste. Mais M. Chard, ayant admis qu'il est juste d'accorder à Winnipeg un taux de concurrence pour faire échec aux Etats-Unis, il est clair que le taux à déterminer pour Winnipeg doit

être fixé à un chiffre qui convienne à la situation et permette au rizeries de Vancouver de faire affaires en cet endroit. Le taux de Winnipeg étant ainsi fixé, il s'applique ensuite comme maximum pour les points intermédiaires situés plus à l'ouest jusqu'à ce qu'il coïncide avec les taux normaux de classe. Il est clair que la plus grande concurrence de la part des états du sud est concentrée à Winnipeg, et c'est en cet endroit qu'il faut avoir le taux le plus bas. Au point de vue des taux, cette concurrence diminue rapidement à l'ouest de Winnipeg, et par conséquent, à part l'application du taux de Winnipeg comme maximum, il n'y a pas de raisons de concurrence aussi fortes nécessitant l'établissement de taux inférieurs à la normale pour les destinations à l'ouest de Winnipeg. Cette conclusion se dégage du tableau comparatif des taux de Vancouver, Montréal et Nouvelle-Orléans donné plus loin. On ne trouve aucunement trace de transport du riz des Etats-Unis à Edmonton, et en réalité, le total des importations de riz américain dans l'Alberta pour l'année financière terminée le 31 mars 1924 a été de 200,090 livres. L'Alberta ne peut donc, à preprement parler, demander moins que le taux normal, puisqu'il n'y a pas de concurrence, et pour obtenir une réduction, il lui faudrait prouver que les taux sont manifestement déraisonnables entre Vancouver et les localités de l'Alberta. Aucune preuve de ce genre n'a été faite. Vu ces circonstances, la pièce n° 2 déposée par M. Chard, donnant les taux calculés pour des destinations situées en Alberta et basés sur une réduction de pourcentage des taux de classe égale à celle qui existe pour le taux spécial de concurrence pour Winnipeg, a la même portée qu'une comparaison entre un taux normal et un taux de concurrence. La province d'Alberta ne pourrait avoir droit à la même réduction de pourcentage qu'en démontrant qu'elle est dans les mêmes conditions que Winnipeg. Ce point sera traité plus loin avec la comparaison des taux faite par les propriétaires de rizeries de Vancouver.

M. Chard a aussi allégué que par les taux proposés les compagnies de chemins de fer obtiendraient probablement un chargement minimum de 24,000 livres par wagon au lieu de 60,000 livres qui se pratique sous le taux actuel, "avec le résultat qu'il faudra remorquer 2½ wagons sur le même parcours, ce qui donnerait des recettes de $615 au lieu de $450 pour la remorque d'un wagon chargé à 60,000 livres" (p. 7307). La portée de cette déclaration dépend surtout du nombre de wagons vides remorqués vers l'Est en partance de Vancouver. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a soumis à la Chambre de commerce de Vancouver un relevé établissant que durant l'année 1923, 5,950 wagons vides ont été remorqués vers l'Est à partir du district de la Colombie-Anglaise. Le réseau National du Canada n'a pas fourni de statistiques sur ce point. Le sujet n'est pas suffisamment développé au dossier pour nous permettre de donner une conclusion sur ce point.

A la séance de Vancouver, les propriétaires de rizeries ont développé amplement leur plaidoyer. Ils prétendent de nouveau que les taux proposés pour le transport du riz vers l'Est feraient dériver les commandes de riz pour le centre de l'Ouest ou les provinces des Prairies des rizeries canadiennes aux rizeries américaines, sans qu'il en résulte un avantage quelconque pour les rizeries de Montréal. Ils affirment que le taux de 75 cents sur le transport du riz vers l'Est donne des profits aux chemins de fer, et à l'appui de cette prétention, ils citent les taux appliqués aux fèves, au tapioca, au sagou et à la pâte de bois. Ces exemples ont attiré l'attention sur les taux très bas qui ont été établis par les compagnies de chemins de fer, non seulement sur les denrées nommées, mais sur nombre d'autres produits importants pour la Colombie-Anglaise qui sont transportés vers l'Est en fort volume, taux qui permettent à cette province d'atteindre les marchés éloignés de l'Est canadien. Tous ces taux sont influencés ou réglés par des conditions de concurrence provenant du transport soit par chemins de fer soit par eau, et sont destinés à permettre aux expéditeurs de soutenir la lutte sur les marchés; en conséquence, ces taux spéciaux sont bien inférieurs à la base normale, et ne peuvent servir de mesure pour établir l'équité ou le montant des profits faits par les chemins de fer ou la valeur des taux même. Si l'on adoptait ce

mode de comparaison, alors tous les taux normaux plus élevés qui sont en vigueur pour les denrées classifiées seraient immédiatement condamnés. S'il est vrai que le taux spécial donne des profits aux chemins de fer, alors la comparaison alléguée serait un fort argument pour les expéditeurs de sagou et de tapioca en faveur d'une réduction des taux sur ces denrées de $1.10 à 75 cents, le taux spécial en vigueur pour le riz. Quant aux fèves, il n'y a pas de concurrence entre les fèves et le riz, les fèves étant expédiées en sacs ou barils suivant la 8e classe de la classification des marchandises canadiennes, tandis que le riz est dans la 5e classe. On pourrait tout aussi logiquement alléguer que le taux sur le riz étant le même pour Calgary que pour Montréal, celui de Calgary est tout à fait déraisonnable, car il comporte un transport de 642 milles au même prix que pour un transport de 2,882 milles, mais les intéressés de Vancouver ne se plaignent pas du taux de transport à Calgary. La Loi des chemins de fer contient des clauses spécifiques pour autoriser une taxe réduite sur le trafic transporté en concurrence sans nécessiter une réduction correspondante dans les taux normaux, et la Commission a rendu maintes décisions que la comparaison entre des taux de concurrence et des taux normaux n'est pas *prima facie* une preuve de la disproportion des taux normaux en eux-mêmes. Le principe étant donc bien établi, que les chemins de fer peuvent exiger pour les transports en concurrence une taxe réduite qui est inférieure au taux demandé pour un transport sur un moindre parcours de la même ligne et vers des localités intermédiaires, alors il est clair qu'une comparaison entre deux taux qui sont différents par suite de conditions différentes ne puisse fournir seule une preuve efficace de l'équité manifeste de l'un ou de l'autre des taux de concurrence en question. Avant de pouvoir prouver que le taux sur le riz donne des profits simplement par une comparaison avec les taux sur les autres denrées, il faudrait d'abord produire une preuve établissant le bien-fondé de la supposition ou de l'allégué que les taux sur les autres denrées donnent réellement des profits, preuve qui n'a pas été faite.

Les propriétaires de rizeries de Vancouver avaient encore cette prétention en citant les taux de chemin de fer américains pour le transport du riz: 90 cents de San-Francisco à New-York, et 83 cents de Portland et Seattle à Chicago. Ils allèguent que sans doute les chemins de fer américains y trouvent un profit, puisqu'ils gardent ces taux, mais ils ne donnent aucune preuve pour démontrer si oui ou non ces taux sont influencés par la concurrence, et les témoignages au sujet de ces taux ne sont pas suffisamment explicites pour que nous puissions leur donner quelque poids. Au sujet des comparaisons entre les taux américains et les taux canadiens, la Commission a déclaré: "Les taxes fixées aux Etats-Unis ne sont pas une norme pour juger de l'équité des taux canadiens." (Affaire de la *Manitoba Dairymen Association* contre la *Dominion Express Company*, 14 c.c.c. 142; *affaire Riley* contre la *Dominion Express Company*, 7 c.c.c. 112.)

M. Mason a cité les quantités de riz importé dans la province de Québec durant l'année financière terminée le 31 mars 1923, comme suit:

Provenance	Rizon	Riz poli
	(livres)	(livres)
Royaume-Uni	.....	233,778
Guyane anglaise	.....	40,000
Inde anglaise	1,567,720	1,201,588
Hong Kong	.....	61,365
Chine	100,000	.....
France	.....	604
Allemagne	.....	5,000
Italie	.....	32,681
Mexique	81,422	.....
Pays-Bas	.....	166,000
Siam	.....	20,600
Etats-Unis	436,750	2,738,278
	2,185,892	4,499,894

TOTAL—Riz et rizon, 6,685,786 liv.—3,343 tonnes.

Il dit: "Vous remarquerez que la province de Québec a importé de tous pays durant 1923, 3,343 tonnes de riz poli ou décortiqué et de rizon ou riz paddy; des Etats-Unis, il est arrivé seulement 218 tonnes de rizon et 1,369 tonnes de riz décortiqué, soit un total de 1,587 tonnes, presque la moitié de toutes les importations de riz américain, et sur ce total, plus des deux tiers a été décortiqué par les propriétaires de rizeries américaines." La déclaration que "presque la moitié des importations était du riz américain et que sur ce total plus des deux tiers a été décortiqué par les rizeries américaines" pourrait prêter à confusion. L'importation totale de riz décortiqué a été de 2,249 tonnes, dont 60 p. 100, soit 1,369 tonnes, est venu des Etats-Unis. Mais cela ne signifie pas que 60 p. 100 du riz décortiqué consommé dans la province de Québec durant la période mentionnée ait été décortiqué dans les rizeries américaines. Un certain pourcentage du rizon importé dans la province a été décortiqué et consommé dans cette même province, mais en sus de cela, rien n'indique combien sur les 15,342 tonnes de rizon importé dans la province de la Colombie-Anglaise durant la même année a été expédié à l'état de riz poli par les rizeries de Vancouver dans la province de Québec. Les rizeries de Vancouver assurent qu'elles font un fort volume d'affaires dans l'Est, mais n'ont pu soumettre à la Commission des chiffres précis sur ce point très important. La seule mention que l'on puisse trouver est à la page 8057, où, en réponse à M. Lanigan, M. Mason déclara que le marché de l'Est consommait environ les deux tiers de leur production. Les mentions faites par M. Mason des transactions avec l'Ontario laissent aussi de côté les mêmes facteurs cités ci-haut, lorsqu'il parle du pourcentage des importations venant des Etats-Unis.

A la page 8058, M. Mason dit:

> La *Mount Royal Milling Company* croit évidemment que l'Ontario est un territoire qui devrait lui appartenir, et, dans son exposé, elle prétend qu'elle a été longtemps empêchée de faire des affaires profitables sur le marché de Toronto à cause de la concurrence des rizeries des Etats-Unis et de la Colombie-Anglaise ; ces dernières, à cause du taux de 75 cents peuvent vendre à meilleur marché qu'elle-même. Les statistiques compilées dans leur propre exposé prouvent entièrement le contraire et démontrent absolument que la concurrence dont elle souffre provient des rizeries du sud plutôt que de celles de la Colombie-Anglaise."

Les états déposés par M. Mason donnent les montants suivants pour les importations de rizon en Colombie-Anglaise:

Année financière terminée le 31 mars 1923..	30,584,929 livres
Année financière terminée le 31 mars 1924..	31,530,666 livres

A la page 8061, M. Mason déclare que le travail des rizeries comporte une perte d'environ 20 p. 100 dans le poid du riz, et à la page 8075, il dit qu'environ les deux tiers de leur production est dirigée vers le marché de l'Est. On ne dit pas s'il s'agit des marchés situés à l'est des provinces des Prairies ou à l'est de la Colombie-Anglaise. En déduisant du chiffre des importations donné ci-dessus une quantité de 20 p. 100 pour le déchet, et en prenant les deux tiers du reste comme représentant les expéditions faites vers l'est dans les provinces des Prairies, dans Ontario et Québec, nous trouvons une quantité approximative de riz poli de 16,000,000 livres pour 1923 et de 16,800,000 livres pour 1924 qui ont été expédiées dans l'est par les rizeries de Vancouver. Les importations de riz poli des Etats-Unis dans les provinces d'Ontario, Québec, Manitoba, Saskatchewan et Alberta durant ces mêmes années ont été:

1923..	10,404,655 livres
1924..	7,482,392 livres

Ces quantités ne semblent pas appuyer la déclaration de M. Mason que "les statistiques fournies démontrent clairement que la concurrence dont la *Mount Royal Milling Company* souffre provient des rizeries du sud plutôt que de celles de la Colombie-Anglaise."

En comprenant tout le territoire du Canada, la province de Québec et l'Ouest, les importations de rizon durant l'année financière terminée le 31 mars 1924 se sont élevées à 56,294,783 livres; en déduisant 20 p. 100 pour le déchet au décortiquage, il reste 45,035,827 livres de riz poli. Les importations de riz poli ont été de 16,190,674 livres, ce qui forme un total d'importations de 61,226,501 livres, et en comparant ce chiffre avec les importations de riz poli des Etats-Unis, un montant de 7,611,271 livres, on constate un pourcentage d'environ 11 p. 100. Les importations de riz poli des Etats-Unis durant cette année 1924 présentent une diminution de 27 p. 100 sur les importations du même pays durant la période correspondante de 1923.

En réponse à l'allégué des rizeries de Vancouver que la concurrence pour Montréal provenait des rizeries américaines et non pas de celles de Vancouver, M. Ross a produit les états suivants. Les chiffres qui s'y trouvent sont donnés sous différentes formes dans les pièces produites par M. Mason lors de la réunion de novembre à Vancouver.

IMPORTATIONS TOTALES DE RIZON ET DE RIZ EN CANADA POUR LES ANNÉES FINANCIÈRES 1923 ET 1924 EN COMPARAISON DES MÊMES IMPORTATIONS EN COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR LA MÊME PÉRIODE

	Rizon.	Riz poli.
1923	32,874,729 livres	22,110,838 livres.
1924	56,299,605 livres	16,523,234 livres.
	89,174,334 livres	38,634,072 livres.
Total des importations		127,808,406 livres.
ou		63,904 tonnes.

IMPORTATIONS EN COLOMBIE-ANGLAISE POUR LA MÊME PÉRIODE

1923	30,684,929 livres.	8,647,682 livres.
1924	31,530,666 livres.	7,493,368 livres.
	62,215,595 livres.	16,141,050 livres.
Total des importations en Colombie-Anglaise		78,356,645 livres.
ou		39,178 tonnes.

SOMMAIRE

Tonnage total pour le Canada	63,904 tonnes.
Tonnage pour la Colombie-Anglaise seule	39,178 tonnes.
Tonnage total pour tout le reste du Canada	24,726 tonnes.

Donc la Colombie-Anglaise a décortiqué et importé du riz en quantité dépassant une fois et demi les importations du reste du Canada.

IMPORTATIONS DE RIZON ET DE RIZ EN COLOMBIE-ANGLAISE EN COMPARAISON AVEC LES IMPORTATIONS DES DEUX PROVINCES RÉUNIES D'ONTARIO ET QUÉBEC POUR LES ANNÉES FINANCIÈRES 1923 ET 1924

COLOMBIE-ANGLAISE

	Rizon.	Riz poli.
1923	30,684,929 livres.	8,647,682 livres.
1924	31,530,666 livres.	7,493,368 livres.
	62,215,595 livres.	16,141,050 livres.
ou	31,108 tonnes.	8,070 tonnes.

ONTARIO ET QUÉBEC ENSEMBLE

1923:		
Ontario	468 livres.	6,045,367 livres.
Québec	2,185,892 livres.	4,499,894 livres.
1924:		
Ontario	1,079 livres.	4,850,614 livres.
Québec.	24,763,038 livres.	1,290,184 livres.
	26,950,477 livres.	16,686,059 livres.
ou	13,475 tonnes.	8,343 tonnes.

SOMMAIRE

Donc la Colombie-Anglaise a décortiqué deux fois et quart autant de rizon que la province de Québec, et a importé presque autant de riz poli que les importations réunies de Québec et d'Ontario pour la même denrée.

Les chambres de commerce associées de la Colombie-Anglaise n'ont pas soumis de plaidoyer verbal lors de la réunion de Vancouver, mais dans les documents soumis et déjà mentionnés, on trouve ce qui suit: —

> " Nous déclarons que le taux de 75 cents à partir de Vancouver n'est nullement avantageux pour nous, en réalité il est plutôt à notre détriment. Il suffit de consulter le relevé dressé par M. Ross pour constater cela. M. Ross compare les taux de classe avec minimum de 12 tonnes avec le taux à prix ferme dont le minimum de chargement est de 30 tonnes. Nous soulignons le fait que les expéditeurs de Vancouver, lorsqu'ils expédient en chargements de 12 tonnes, doivent payer les taux suivants:
>
> | | |
> |---|---|
> | Regina | $ 1.41 |
> | Brandon | 1.58 |
> | Winnipeg | 1.71 |
> | Fort-William | 1.85 " |

La compagnie *Imperial Grain and Milling* fait une comparaison semblable entre les taux à partir de Montréal, basés sur un chargement minimum de 24,000 et les taux de Vancouver, basés sur un minimum de 30,000 livres. Les taux cités pour Montréal sont ceux qui sont exigés sans considérer que le chargement est de 24,000 ou de 60,000 livres, tandis que les taux ci-dessus à partir de Vancouver ne s'appliquent que lorsque la consignation est inférieure à 26,316 livres, car au-dessus de cette pesanteur, il est plus avantageux de se servir du taux de 75 cents avec minimum de 60,000 livres. De plus, les taux ci-dessus cités pour Vancouver, d'après le dossier, sont simplement des taux conventionnels, non utilisés, car dans un document soumis le 30 décembre par M. Mason, celui-ci dit au sujet du taux de 75 cents et du chargement minimum de 60,000 livres: " C'est le chargement usité et le taux que nous payons "; et toute la preuve appuie la supposition que le riz n'est pas transporté de Vancouver vers l'est, dans les pro-

vinces des Prairies, ou plus loin, à un taux plus élevé. Vu ces circonstances, l'argument donné ci-dessus n'a aucune valeur probante pour appuyer la prétention qu'il n'existe aucun détriment contre Montréal.

A la réunion de Winnipeg le 20 novembre, bien peu de choses ont été ajoutées au dossier. M. Hamilton, comparaissant au nom de la Chambre de commerce et des épiciers en gros de Winnipeg, a déclaré au début qu'il n'était pas opposé à une augmentation ou un changement dans les taux actuels, bien qu'il ait changé d'avis plus tard, disant à la page 8375: —

> " Je n'ai qu'une remarque à faire, monsieur le Président. M. Stephen, dans les chiffres qu'il vous a cités, montre la différence dans les prix du riz au cours de deux périodes. Le taux était de 90 cents pour la destination de Winnipeg lorsque le changement a été fait; on veut maintenant retourner aux conditions d'alors et mettre en vigueur un taux de $1.09.
>
> D'après ce que je connais des désirs manifestés par les soldeurs, ils n'insistent peut-être pas pour le maintien du taux de 75 sous, mais ils veulent un taux qui accorde à Vancouver une préférence dans ce territoire."

Aucune preuve n'a été soumise sur l'équité même du taux proposé. M. Bathgate dont la compagnie représente à Winnipeg la *Imperial Grain and Milling Company de Vancouver,* a parlé de la forte concurrence des rizeries du sud des Etats-Unis, mais ses déclarations furent d'un caractère général, et en réponse à une question posée par le commissaire en chef, il déclara ne pouvoir fournir des chiffres au sujet de la quantité de riz américain importé. L'association des Epiciers en gros des Provinces des Prairies qui avait écrit à la Commission, comme on l'a dit plus haut, n'a pas comparu et n'a rien produit lors de la réunion de Winnipeg.

Revenons à la réunion de Vancouver. M. Mason a aussi parlé assez longuement des conditions dans lesquelles se trouve la rizerie de Montréal, telles qu'il les comprenait, prétendant que son exploitation se trouvait dans des conditions désavantageuses surtout au point de vue du site. Dans une lettre en date du 10 décembre, la *Mount Royal Milling Company* a accusé réception des copies de la preuve reçue à Edmonton, Vancouver et Winnipeg, et a demandé d'avoir l'occasion de comparaître devant la Commission pour plaider de nouveau sa cause et corriger les représentations incorrectes faites lors de ces réunions. Ce sujet fut en conséquence fixé pour audition à la réunion d'Ottawa le 16 décembre. La *Mount Royal Milling Company* déclara que l'analyse de ses affaires et les déductions faites par M. Mason lors de la réunion de Vancouver contenaient plusieurs inexactitudes qu'elle voulait contredire et corriger. Elle fit lire au dossier une déclaration, sur cet aspect de la question, et copie de cette déclaration ayant été fournie aux intéressés de Vancouver, le 23 décembre la *Imperial Grain and Milling Company* télégraphia à la Commission que certains chiffres contenus dans cette déclaration étaient inexacts; en réponse, elle fut conseillée de fournir une contre-déclaration sur les chiffres prétendus faux, à condition que cette contre-déclaration ne fût pas considérée comme la production d'une preuve additionnelle. Ce document, en date du 30 décembre, est au dossier, avec une lettre de la *Mount Royal Milling Company* en date du 6 janvier, accusant réception et corrigeant une erreur typographique dans une partie de sa déclaration.

La Commission a aussi reçu de M. Lanigan, à la date du 2 janvier, avec prière de l'ajouter au dossier (une copie ayant été envoyée à la *Mount Royal Milling Company* et aux rizeries de Vancouver), copie d'une demande reçue par les chemins de fer américains faisant affaires entre Minneapolis et Winnipeg, et venant des rizeries travaillant le rizon récolté dans le Texas, pour obtenir une réduction dans les taux en vigueur au nord de Minneapolis afin de lutter

avec les rizeries situées en Canada. Dans cette demande, il est expliqué que le taux à partir des localités du Texas à Minneapolis est de 73 cents et celui de Minneapolis à Winnipeg de 57 cents, les deux taux combinés faisant un tarif commun de $1.30. Ces rizeries du sud déclarent qu'elles ne peuvent lutter avec leurs concurrents situés en Cnaada à cause des taux de transport qu'elles doivent payer, et prétendent qu'il est nécessaire d'avoir de Minneapolis à Winnipeg un taux à prix ferme ne dépassant pas 36 cents. Elles déclarent de plus: "Ce territoire est à une distance égale à celle de Montréal, et avec les droits considérables imposés sur les consignations au Canada, vous pouvez facilement comprendre et juger la nécessité d'une réduction dans notre taux proportionnel à partir de Minneapolis."

Le tableau suivant établit la situation actuelle des trois districts en concurrence pour les destinations canadiennes:

En destination de	En partance de					
	Vancouver		Montréal		Nouvelle-Orléans	
	Milles	Taux	Milles	Taux	Milles	Taux
Vancouver, C.-A.	.....	.....	2,882	2·42	.....	.....
Calgary, Alta.	642	75	2,240	2·00	2,594	1·52
Edmonton, Alta.	766	75	2,265	2·00	2,786	1·76
Regina, Sask.	1,109	75	1,773	1·55	2·091	1·69½
Saskatoon, Sask.	1,088	75	1,897	1·68	2,263	1·82½
Brandon, Man.	1,332	75	1,550	1·32	1,931	1·40½
Winnipeg, Man.	1,465	75	1,417	1·14	1,797	1·22½
Fort William, Ont.	1,885	75	998	·79	2,214	1·33½
Windsor, Ont.	2,916	75	555	37½	1,189	56½
London, Ont.	2,803	75	445	36½	1,302	56½
Toronto, Ont.	2,698	75	334	32	1,416	63
Montréal, P.Q.	2,882	75	.....	.....	1,757	70½

Pour expliquer les prix de transport à Calgary et Edmonton, qui ne semblent pas proportionnés à ceux des autres centres de l'Ouest, il faut remarquer que pour ces endroits ils sont basés sur la combinaison des tarifs en vigueur sur les expéditions via Coutts, Mont., tandis que pour les autres centres de l'Ouest ces tarifs comprennent la somme des taux sur les expéditions à destination et en provenance de Minneapolis.

Il est facile d'en arriver à une conclusion sur deux points importants mis en évidence au cours de la preuve. D'abord il est admis par les compagnies de chemin de fer et les rizeries de Vancouver, qui bénéficient du tarif spécial, que ce tarif a été établi pour leur permettre de faire concurrence au riz des Etats du Sud sur les marchés de l'Est. En second lieu les compagnies de chemin de fer reconnaissent que les taux actuels favorisent les rizeries de Vancouver au détriment des minotiers de Montréal sur les marchés des Prairies. En d'autres termes, les chemins de fer reconnaissent que le minotier de Montréal a raison de prétendre que les prix du transport à destination des Prairies sont injustes à son égard.

Quant aux conditions qui ont motivé le rajustement des taux de Vancouver à destination de l'Est, on affirme que la situation était tout à fait extraordinaire lorsque ces taux furent établis en 1922; c'est-à-dire qu'il y avait une surproduction énorme aux Etats-Unis et que le Canada était inondé de riz à des prix très bas.

Il est admis qu'à ce moment on livrait le riz américain à Toronto pour environ 5 cents la livre, tandis que le 21 juin dernier on le vendait 7.8 cents la livre et les Etats-Unis n'en expédiaient que très peu. Lors de la séance tenue à Winnipeg les compagnies de chemins de fer ont fait la description suivante de la situation: Au cours des mois d'octobre, novembre et décembre 1921, les rizeries de Vancouver demandaient $90 la tonne f.a.b. Vancouver; mais elles

furent forcées de baisser les prix jusqu'à $80 la tonne à cause de la concurrence des Etats-Unis, et les chemins de fer vinrent à leur secours en établissant un taux de 75 cents. Le prix actuel à Vancouver est de $91 la tonne, et on prétend que la situation commerciale n'est plus ce qu'elle était au printemps 1922. La *Mount Royal Milling Company* déclare:

> Que les minotiers de l'Ouest, ne désirant pas faire connaître cette question à la Commission sous son vrai jour,—l'encombrement de l'Est du Canada par les riz orientaux, dont l'entrée au pays était favorisée par un tarif de transport injuste,—ont prétendu que ces taux spéciaux étaient nécessaires pour leur permettre de faire concurrence aux minoteries américaines sur le marché de Winnipeg.
>
> Les riz du sud viennent de la Nouvelle-Orléans et de la Californie et sont désignés sous trois noms différents,—le "Blue Rose", le riz de la Caroline et le Japonais de la Californie. Pour faire concurrence à ces riz sur le marché de Winnipeg, les minotiers de l'Ouest offrent un riz Japonais, cultivé en grande partie en Californie et une petite quantité importée du Japon, et du riz Patna importé non décortiqué de Calcutta.
>
> Nous permettrez-vous de faire remarquer à la Commission que la *Mount Royal Milling Company* importe du riz Patna non décortiqué de Calcutta par voie du Saint-Laurent depuis au-delà de quarante ans; le tarif d'expédition de Calcutta à Vancouver et de Calcutta à Montréal étant à peu près identique. De plus nous faisions de grosses ventes sur le marché de Winnipeg avant la mise en vigueur de ces taux injustes, et actuellement nous vendons le riz du Japon moins cher à Montréal qu'on le vend à Vancouver. Si on nous accordait les mêmes taux à Winnipeg nous pourrions y vendre les riz de Patna et du Japon à aussi bon compte sinon à meilleur compte que nos concurrents.
>
> M. Mason et M. Gavin, représentant les rizeries de Vancouver, parlèrent beaucoup des riz du sud importés dans l'est du Canada en 1923. Au cours de cette année il y eut une énorme surproduction, et le Canada fut inondé de riz à des prix ridicules. En temps ordinaire et dans des conditions normales, les prix du riz américain seront toujours plus élevés que ceux des riz du Japon et de l'Orient, vue que le marché domestique du minotier américain est protégé par l'imposition d'un droit de $2 le 100 livres sur tout riz étranger décortiqué entrant aux Etats-Unis. A tout événement, nous, en notre qualité d'importateurs de riz non décortiqué de la Nouvelle-Orléans, sommes prêts en temps ordinaire à faire concurrence, sur les marchés de l'Est du Canada, aux produits de minoteries américaines expédiés au Canada."

La *Mount Royal Milling Company* ne prétend pas qu'un tarif de 75 cents à Winnipeg est nécessaire pour lui permettre de faire concurrence avec succès au minotier américain. Elle trouve que le rajustement proposé par les compagnies de chemin de fer, à savoir l'établissement d'un taux de $1.09 de Vancouver à Winnipeg et de $1.14 de Montréal à Winnipeg, est encore injuste envers Montréal, et lorsque M. Lanigan leur déclara (p. 9870) qu'il était prêt à établir un taux de $1.09 de Montréal, elle affirma (p. 9871) qu'elle serait satisfaite. La requête des minotiers du Texas, demandant une diminution du prix de transport en vigueur à Winnipeg, a été mentionnée. D'autre part les rizeries de Vancouver ne consentent pas à une augmentation du tarif actuel; elles prétendent que son maintien est nécessaire pour leur permettre de faire face à la concurrence américaine. M. Mason (p. 4578) et M. Gavin (p. 4590) reconnaissent que les conditions sont changées, comme le prétendent les compagnies de chemins de fer, mais ils soutiennent que ce changement n'est que temporaire et attribuable à la mauvaise récolte des Etats du sud l'an dernier, ce qui a maintenu les prix élevés. Les importations de riz décortiqué des Etats-Unis sont à la baisse. Les chiffres pour

l'année financière terminée le 31 mars, comprenant Québec et le territoire à l'ouest, sont les suivants:—

1922	13,812,544 livres
1923	10,431,710 livres
1924	7,611,271 livres

Des pièces furent produites indiquant la quantité de riz américain décortiqué importée des Etats-Unis dans les provinces des Prairies, mais aucune preuve ne fut faite concernant la quantité de riz décortiqué de Montréal et Vancouver respectivement dans les provinces des Prairies. On peut dire la même chose de l'Est du Canada. Il est évident que ces données sont très importantes et ont une plus grande valeur que des déclarations générales, particulièrement lorsque les opinions exprimées par les intérêts opposés ne concordent pas. Par exemple, il n'y a rien qui indique comment se partagent les commandes des Prairies entre ces deux factions, et quel pourcentage de la consommation totale forment les importations des Etats-Unis. A la page 9850 M. Redford de la *Mount Royal Milling Company,* déclare:—

> "Le tarif du tranport de la Nouvelle Orléans à Toronto et London est inférieur à celui de la Nouvelle-Orléans à Montréal, de sorte que nous avons de la difficulté à nous maintenir sur ce marché, mais la moyenne du prix de nos importations de riz de Patna et du Japon est moins élevée, et au moyen de ces riz nous reprenons notre place sur les marchés du centre et de l'ouest de l'Ontario qui nous avaient échappé comme conséquence des conditions anormales de 1923."

Nous avons déjà mentionné qu'il serait satisfait d'un taux de $1.09 à Winnipeg applicable à Vancouver comme à Montréal. En consultant le tableau des taux donnés plus haut on verra que pour Windsor, Ont., ils sont comme suit:—

	Cents
De la Nouvelle Orléans	56½
De Montréal	37½
Différence	19

D'après le nouveau tarif les taux à Winnipeg seraient comme suit, —

	Cents
De la Nouvelle Orléans	122½
De Montréal	109
Différence	13½

En ce qui concerne les taux si l'on peut faire face à la concurrence à Windsor avec une différence de 19 cents dans les taux, il semble donc logique de conclure qu'il ne devrait pas y avoir de difficulté à faire la même chose à Winnipeg avec une différence de 13½ cents; ce qui représente une différence d'environ un vingtième de cent par livre. Si Montréal peut faire face à cette compétition rien n'empêche les rizeries de Vancouver d'en faire autant, car ces dernières ont prétendu, au cours de la preuve faite, que la situation géographique de Vancouver était supérieure à celle de Montréal et que les minotiers de cette dernière ville se trouvaient de ce fait désavantagés sous plusiurs rapports, indépendamment du long parcours ferroviaire que doivent faire leurs produits.

La *Mount Royal Milling Company* déclare qu'elle ne craint pas la concurrence des Etats-Unis, tandis que Vancouver affirme qu'elle ne craint pas Montréal mais plutôt les Etats-Unis. En ce qui concerne les marchés de l'Est canadien, le barème des taux démontre l'avantage dont jouit la Nouvelle-Orléans au point de vue de la longueur du parcours ferroviaire. Les rizeries de Vancouver ont également prétendu que les prairies constituaient leur principal marché tandis que celui de l'Est leur importait peu. Elles ont déclaré que nonobstant

tout rajustement des prix du transport à destination de l'Est du Canada, elles pourraient atteindre ce marché par eau via le canal de Panama et par chemin de fer des ports de l'Atlantique à un taux aussi favorable que le prix actuel de 75 cents. M. Mason déclare aux pp. 8082-83: —

"M. MASON: Je désirerais dire un mot, monsieur le Président, au sujet du commerce canadien, je n'en ai pratiquement pas parlé. En ce qui concerne Ontario et Québec nous pouvons faire concurrence à la *Mount Royal Milling Company*, peu importe le tarif des chemins de fer car nous pouvons y expédier nos produits par eau."

"Le Commissaire OLIVER: Par le canal?

M. MASON: Oui, par le canal.

M. LANIGAN: Me permettez-vous une question. Supposons que vous expéditions se fassent par eau, vous pourrez atteindre Montréal six mois par année, et après cela il vous faudra expédier à New-York, Halifax ou St. John et payer le transport par chemin de fer de cet endroit.

M. MASON: Non, nous pourrions emmagasiner nos produits à différents endroits. Lorsque la navigation est fermée à Montréal, nous pouvons expédier à New-York et de là à Toronto, Hamilton et London à des taux équivalents pratiquement à ceux qu'on nous accorde actuellement. Nous préférons expédier par chemin de fer, car c'est beaucoup plus propre.

Le Commissaire OLIVER: Nous laissez-vous entendre que vous pouvez expédier par eau à New-York, et par chemin de fer de New-York à Toronto à raison de 75 cents?—R. Oui, pratiquement."

En ce qui concerne le marché de Winnipeg, les compagnies de chemin de fer firent remarquer que le taux de la Nouvelle-Orléans est de $1.22½ plus les droits de douane de 75 cents le cent livres, ce qui forme un total de $1.97½; et comme il n'y a pas de droits sur le riz non décortiqué importé au Canada et que, comme on l'a admis, les minotiers de Montréal sont capables de payer un taux de $1.09 pour atteindre le marché de Winnipeg, il est évident que les rizeries de Vancouver n'ont pas besoin d'un taux de 75 cents pour faire face à la concurrence de la Nouvelle-Orléans ou de Montréal.

Laissant entièrement de côté la question des droits de douane, et du simple point de vue des taux de transport il est évident que Vancouver jouit d'un gros avantage. Si elle ne peut pas faire face à la concurrence, il faut nécessairement attribuer ces difficultés à des causes autres que les taux de transport. Une étude sérieuse de cette question démontre qu'il faut tenir compte de causes autres que les taux de transport dans la vente du riz, c'est-à dire des différentes qualités, du prix et de la préférence dans certains endroits pour des variétés particulières de riz. M. Ross déclare qu'il peut avec certaines variétés de riz faire concurrence à Vancouver dans l'Alberta, tandis que Vancouver peut se maintenir sur le marché de Montréal avec certanies autres variétés. Il est évident que dans ces conditions on importera toujours une certaine quantité de riz des Etats-Unis.

On a également fait mention du coût concernant l'importation du produit à l'état naturel. Les pouvoirs ou les fonctions de la Commission ne l'autorisent pas à faire disparaître les désavantages dont une partie peut souffrir, à cause de sa situation géographique ou du coût de sa marchandise, en rajustant les taux de transport. Nombre de requêtes soumises à la Commission laissent entendre que les taux devraient être fixés de manière à permettre à l'expéditeur de faire un commerce profitable, cependant tout en reconnaissant dans plusieurs jugements que les chemins de fer sont tenus de maintenir des taux équitables la Commission n'admet pas que les besoins du producteur sont le seul critérium de l'équité des taux."

"La Commission n'a pas le pouvoir de réglementer les taux de manière à égaliser le coût de production en tenant compte des conditions géographiques, climatériques ou économiques."

Imperial, etc., Co. v. C.P.R., 14 C.C.C. 375; Hudson Bay Mining Co. v. G.N.R. Co., 16 C.C.C. 254; Canadian China Clay Co. v. G.T. R. Co., 18 C.C.C.. 347; Western Retail Lumbermen's Assn. v. C.P.R., et al, 20 C.C.C. 155; Dominion Millers Assn. v. Can. Frt. Assn., 21 C.C.C. 83."

"Les chemins de fer ne sont pas tenus, aux termes de la Loi des Chemins de fer, d'égaliser le coût de production en diminuant les taux de manière à ce que tous se trouvent sur le même pied dans le même marché."

Canadian Portland Cement Co. v. G. T. and Bay of Quint Ry. Cos., 9 C.C.C. 211.

Les compagnies de chemin de fer peuvent à leur discrétion, pour faire face à la compétition, par chemin de fer ou par eau, ou pour développer le trafic, établir des taux plus bas que ceux qui pourraient être équitablement exigés par la Commission des chemins de fer.

"En ce qui concerne les taux, par exemple, la Commission a démontré que ses fonctions consistaient à se prononcer sur la justesse des taux, et qu'elle n'était pas autorisée à en établir de nouveaux pour développer le trafic; c'est-à-dire que la Commission n'est pas autorisée par le Parlement à déterminer en quoi doit consister la politique industrielle du pays. Si elle jouissait de tels pouvoirs il faudrait que la chose soit bien définie, et alors elle serait en mesure de dire si on doit favoriser le développement d'une industrie dans telle ou telle partie du pays. Cependant, on ne lui a pas conféré ces pouvoirs. Le chemin de fer, sous réserve des interdictions concernant les discriminations injustes, peut établir un taux bas pour développer le trafic. Il assume la responsabilité des profits ou pertes que peuvent comporter ces opérations. La Commission, aux termes de la Loi des chemins de fer, ne peut pas assumer une telle responsabilité, et son intervention dans les questions de taux, comme on l'a déjà démontré, n'a trait qu'à l'équité des taux ou aux discriminations injustes, et elle n'a rien à voir dans le développement des industries par des rajustements de taux."

Requête de la Chambre de Commerce de district, Coalhurst, Alta., demandant des facilités de station. Jugements, Ordonnances et Règlements de la Commission, Vol. XIII, p. 260.

"En ce qui concerne la concurrence par eau, la Commission a reconnu dans divers jugements que les chemins de fer sont libres d'y faire face ou de ne pas le faire. La Commission prétend également que l'expéditeur n'a pas le droit de demander des taux inférieurs aux taux normaux à cause de cette concurrence, à moins que le chemin de fer ne décide d'y faire face dans son propre intérêt. Ce principe de la concurrence par eau a été reconnu par presque toutes les commissions de taux. (Canadian Oil Cos. vs. G.T., C.P., et C.N.R. Cos., 12 C.C.C., 351; et la Cause de la Chambre de Commerce de Blind River, 15 C.C.C., 146.)

"Cette commission soutient également que le chemin de fer est libre d'accorder ou de ne pas accorder des taux permettant de faire face à la concurrence sur certains marchés. Le même principe s'applique aussi à la concurrence par eau. (Montreal Produce Merchants' Association vs. les Cies du G.T.R. et du C.P.R., 9 C.C.C., 232; et la B. C. Sugar Refining Co. vs. C.P.R., 10 C.C.C., 171.)"

La Commission a également déclaré à plusieurs reprises que les chemins de fer sont non seulement libres d'accorder ou de ne pas accorder des taux pour faire face à la concurrence par eau, mais elle a de plus reconnu que, lorsque cette

concurrence ralentit ou cesse, le chemin de fer peut hausser ses taux de manière à les rapprocher de la base normale.

"Les chemins de fer sont libres de faire face à cette concurrence, dans la mesure qu'ils le voudront; et si cette concurrence force le chemin de fer à accorder des taux inférieurs au tarif normal, il s'en suit que le chemin de fer peut ramener ses taux au tarif normal lorsque la concurrence n'est plus aussi intense."

Dominion Millers' Association vs. les Cies du G.T. et du C.P.R., 12 C.C.C., à la p. 368.

"Si un tarif peu élevé restait en vigueur pendant une période assez longue à cause d'une forte concurrence par eau, il ne s'en suivrait pas nécessairement que, lorsque cette concurrence cesserait, l'établissement d'un taux plus élevé de la part du chemin de fer obligerait ce dernier à prouver la nécessité de ce changement."

Dominion Sugar Co. vs. Canadian Freight Association, C.C.C., à la p. 192.

Le même principe est soutenu dans l'affaire de la Chambre de Commerce de Blind River vs. le Grand-Tronc, et al, 15 C.C.C., p. 156 où il est déclaré:

"Ceci n'empêche aucunement le chemin de fer de faire disparaître ce taux lorsque la concurrence par eau sera moins forte, ou lorsqu'il jugera qu'elle est moins forte, ou même lorsqu'il jugera à propos de n'y plus faire face."

Suivent quelques autres décisions semblables rendues par la Commission:—

Canadian Lumbermen's Association et le Board of Trade de Montréal vs. Les Cies de chemin de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian Northern, 17 C.C.C., à la p. 102.

Chambre de commerce de Nanaïmo vs. chemin de fer Pacifique-Canadien, 20 C.C.C., p. 224.

"Le chemin de fer avait accordé un taux spécial pour faire face à cette concurrence autrefois, mais il a décidé de ne plus le faire. Les taux dont on se plaint ne sont pas injustes si on tient compte du service rendu.

Le seul point discutable consiste dans le fait que le chemin de fer ne désire pas les accorder, dans son propre intérêt."

Bowlby vs. Halifax and Southwestern Railway, 20 C.C.C., p. 234.

On a également fait allusion aux plaintes de Martin and Robertson, Limited, et de l'Imperial Rice Milling Company, de Vancouver, contre l'augmentation des taux sur le riz expédié au wagon de Vancouver dans l'Est du Canada, qui avait été mise en vigueur au mois d'août 1917. Avant la guerre, les rizeries de l'Est importaient presque tout leur riz de l'Inde à Montréal par voie d'eau. Après la déclaration de la guerre elles commencèrent à importer leurs provisions de Siam et du Japon, etc., via la côte du Pacifique, ce qui contribua à l'établissement d'un taux spécial d'importation de 60 cents le 100 livres sur le rizon ou riz non décortiqué expédié des ports du Pacifique à Montréal; taux qui entra en vigueur en janvier 1916. C'était un taux de concurrence. Plus tard on étendit ce taux au transport du riz poli en le portant à 65 cents, et subséquemment lorsque la concurrence devint moins forte les compagnies de chemin de fer rétablirent leur tarif original de 75 cents. On demanda à la Commission de remettre le tarif de 65 cents en vigueur. La Commission répondit en ces termes: "Il est évident que le taux inférieur a été accordé pour faire face à la concurrence par eau. Cette compétition étant moins forte, les compagnies de chemin de fer sont tout à fait justifiées de faire disparaître les taux de concurrence. La Commission a décidé en maintes occasions qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de faire face à la concurrence par

eau, et qu'elle est libre de faire disparaître des taux de concurrence peu élevés, pourvu qu'il n'y ait pas de discrimination injuste, et que les taux en vigueur soit équitables par eux-mêmes. Les taux en question ne doivent pas être modifiés et cette requête doit être rejetée." (Ordonnances, jugements et règlements imprimés de la Commission, vol. VIII, p. 387.)

En ce qui concerne l'allégation faite à deux ou trois reprises que le rajustement des taux sur le riz de Vancouver et Montréal devrait être basé sur la décision dans l'affaire du sucre (vol. VIII, Ordonnances et Jugements imprimés de la Commission, p. 347) on remarquera que dans la question présentement discutée la situation n'est pas du tout la même. Il n'était pas alors question, comme dans le cas actuel, de taux inférieurs au tarif normal, ni de concurrence de la part des Etats-Unis; il n'était pas davantage question des taux de Vancouver à destination de l'Est du Canada dans l'affaire du sucre.

Quant aux taux projetés de Vancouver, tels qu'énoncés dans les barèmes suspendus par les ordonnances de la Commission, le taux de Winnipeg sera de beaucoup inférieur au tarif normal et sera le maximum applicable aux centres plus à l'ouest, et les taux pour l'Est du Canada sont encore beaucoup plus bas que le tarif normal, proportion gardée. Il n'y a rien dans la preuve faite qui pourrait justifier une décision de la Commission à l'effet que les taux projetés sont injustes ou inéquitables, ou contraires à une disposition quelconque de la Loi des Chemins de fer. D'après les principes reconnus par la Commission dans plusieurs de ses jugements, dont nous avons déjà cité des extraits, et d'après la preuve soumise, je considère que les chemins de fer sont justifiables d'avoir proposé une majoration des taux de Vancouver.

M. Lanigan déclara lors de la séance tenue à Ottawa le 16 décembre, p. 8970: —

> " Je ne crois pas qu'il soit à l'avantage de Montréal ou de Vancouver, ou des chemins de fer, d'établir un taux à destination de Winnipeg qui aura pour effet de donner ce marché à la Nouvelle-Orléans et ne laissera aux voituriers canadiens que le transport de la frontière sur un parcours de 66 milles."

D'après ce qui précède et à la suite de certaines autres remarques, M. Lanigan semble être d'avis que les taux établis pour le transport de Vancouver à Winnipeg devraient permettre aux minotiers de Vancouver de faire concurrence aux autres producteurs sur ce marché; mais advenant le contraire le chemin de fer serait prêt à reconsidérer la question. Si on tient compte des fluctuations dans les taux par le passé et de l'attitude des compagnies de chemin de fer, je crois pouvoir affirmer que les chemins de fer ont l'intention, dans la mesure du possible, d'ajuster leurs taux de Vancouver de manière à permettre aux minotiers de cet endroit de se maintenir sur le marché des Prairies et de Winnipeg. Il est évident qu'il est de leur intérêt d'encourager ce mouvement, car dans le cas du riz de la Nouvelle-Orléans il n'obtiendrait que le transport de la frontière internationale à Winnipeg, un parcours de 66 milles.

En admettant que les compagnies de chemin de fer sont libres d'établir des taux permettant de faire face à la concurrence sur les marchés et de les modifier selon que les conditions varient, et aussi en tenant compte des conditions présentes et passées, de l'absence de toute donnée concernant la consommation du riz dans les provinces des Praries et la répartition du trafic entre les divers intéressés mentionnés, je crois que la Commission ne pourrait pas d'après la preuve déterminer quels taux il faudrait prescrire pour faire face à cette concurrence. Cette cause me semble comprise dans les remarques faites par feu le commissaire en chef, l'honorable A. G. Blair, dans l'affaire de " The United Factories Limited vs. Grand Trunk Railway Company ", 3 C.C.C., p. 424, où il déclare:—

> ".....les chemins de fer, lorsqu'ils ne sont pas influencés par des motifs répréhensibles, sont plus capables de juger quelles sont les meilleures

mesures à prendre pour promouvoir les intérêts communs du voiturier et de l'expéditeur, que ne l'est la Commission..... A moins que nous ne considérions le taux en litige injuste ou déraisonnable, ou contraire à une disposition quelconque de la Loi des Chemins de fer, nous ne sommes pas autorisés par la loi à le rejeter; et nous ne pouvons pas déclarer dans le cas présent que ce taux est injuste ou déraisonnable, et à notre connaissance il ne viole aucune disposition de la Loi des Chemins de fer."

En ce qui concerne Montréal, nous avons déjà traité du fait que le taux actuel est injuste d'après la déclaration même des compagnies de chemin de fer. Mes conclusions et recommandations sont donc les suivantes:—

1. Que les ordonnances de la Commission n°s 35608 et 35645 soient abrogées, ce qui autorise les compagnies de chemin de fer à remettre en vigueur les barèmes qui y sont mentionnés, ou à rajuster les taux sur une autre base, selon qu'elles le jugeront à propos. Tout barème publié pouvant être, en tout temps, dénoncé s'il est déraisonnable ou injuste, ou contraire à une disposition quelconque de la Loi des Chemins de fer.

2. En ce qui concerne le tarif sur le riz expédié de Montréal la Commission donne les directions suivantes aux compagnies de chemin de fer: —

(*a*) Que le tarif de Montréal à Winnipeg ne soit pas plus élevé que celui en vigueur de Vancouver à Winnipeg.

(*b*) Que pour les endroits à l'ouest de Winnipeg le tarif de Montréal ne dépasse pas le pourcentage du tarif de cinquième classe de Montréal, et soit équivalent proportionnément à tout tarif à prix ferme établi de Montréal à Winnipeg au-dessous du tarif de cinquième classe.

PLAINTE DE LA " CANADA CEMENT COMPANY, LIMITED ", AU SUJET DES TAUX SUR LE CIMENT ET LA POUSSIÈRE DE PIERRE

Jugement de M. le Commissaire Boyce, daté le 11 mars 1925, et approuvé par le Commissaire en chef adjoint

Après l'audition de cette cause à Montréal on a suggéré aux parties intéressées de discuter ensemble les points en litige pour leur permettre d'en venir à une entente si possible, et aussi on a laissé le règlement de cette question en suspens. Les intéressés se sont rencontrés, tel que convenu, mais ne purent s'entendre, et on a demandé au Service du Trafic de la Commission de faire rapport sur tous les aspects de la question concernant le trafic qui sont en jeu dans cette affaire. Le chef adjoint du Service du Trafic, dans un rapport daté le 5 janvier dernier et annexé au présent jugement, traite à fond tous les points en litige et règle la question à la satisfaction de la Commission. Vu que ce rapport est détaillé je l'adopte et le publie comme jugement de la Commission, et j'émets une ordonnance conforme aux termes de ses conclusions.

On remarquera que la station de St-Grégoire, mentionnée dans le quatrième paragraphe de la fin du rapport de M. Brown, est située sur la ligne qui conduit à Doucet's Landing; St-Nicholas, dont il est question dans le dernier rapport du paragraphe, est la station suivante de Chaudière et se trouve à trois milles de ce dernier endroit (Voir horaire des C.N.C. N° 26), et St-Georges, également mentionné dans le dernier paragraphe du rapport de M. Brown, est compris dans le groupe des stations de St-Georges à Nicolet, que l'on trouvera dans ce même horaire après Ste-Rosalie.

Ordonnance adoptée aux termes ci-dessus mentionnés.

Rapport du Chef adjoint du Service du Trafic

Cette plainte porta d'abord contre l'augmentation de ½ cent le 100 livres dans le tarif du ciment transporté de Montréal à Upton, St-Liboire et Britannia Mills,

P.Q.; qui fut mise en vigueur le 19 juillet 1924, aux termes du Supplément N° 28 au tarif C.C.C. N° 4441 du Grand-Tronc. Plus tard on étendit la portée de la requête de manière à inclure la demande d'un rajustement général des taux sur le ciment expédié de Montréal aux stations des chemins de fer Nationaux situées sur la rive sud du Saint-Laurent, afin de mettre ces taux sur le même pied que ceux qui sont accordés par ce chemin de fer aux stations de la rive nord du Saint-Laurent.

Lors de l'audition de la cause à Montréal on recommanda aux intéressés d'essayer d'en venir à une entente. A la conférence tenue pour donner suite à cette recommandation la compagnie de chemin de fer offrit de faire les diminutions de taux suivantes; Charney à Ste-Julie inclusivement, de 16½ cents à 15½ cents le 100 livres; Plessisville à Victoriaville, et de Walker's Cut à Ste-Eulalie, de 16½ cents à 14½ cents le 100 livres; Upton à St-Hyacinthe, de 10½ cents à 10 cents le 100 livres; elle offrit également d'absorber tous les frais d'aiguillage exigés par la Commission du Port, soit $5 le wagon, à la place de la déduction de $3 consentie actuellement.

M. Hamilton refusa des concessions si le taux de St-Hyacinthe à la jonction de Ste-Rosalie n'était baissé à 9½ cents; et à Ste-Madeleine, St-Hilaire et Belœil à 8 cents le 100 livres.

Si le trafic et les conditions d'exploitation étaient les mêmes pour les expéditions de Montréal aux stations sur la rive sud du Saint-Laurent que pour celles de la rive nord, la requête de la compagnie de ciment serait justifiée. Cependant les expéditions de ciment aux stations de la rive sud nécessitent l'emploi des voies de la Commission du Port qui exige $5 par wagon pour ce service, et en établissant une comparaison il faut tenir compte des recettes nettes du chemin de fer.

La compagnie offre un taux de 10 cents à St-Hyacinthe, 36 milles, et à la jonction de Ste-Rosalie, 39 milles. Sur la base d'un chargement minimum de 60,000 livres par wagon de ciment, les recettes nettes de la compagnie seraient de $55 (60,000 livres à 10 cents le 100 livres, moins $5), ou 9.17 cents le 100 livres, comparativement à des recettes nettes de $57 le wagon sur les expéditions à Joliette, une distance de 37 milles, et à Crabtree, 32 milles, sur la rive nord.

A Ste-Madeleine, une distance de 29 milles, le taux est de 9½ cents le 100 livres, et les recettes nettes seraient de $52, ou 8.67 le 100 livres, comparativement à Salomée, une distance de 30 milles, qui rapporterait $57 à un taux de 9½ cents le 100 livres.

A St-Hilaire, 23 milles, et Belœil, 22 milles, les recettes nettes au taux de 9 cents le 100 livres seraient de $49, soit 8.17 cents le 100 livres, tandis que le taux de 8 cents le 100 livres accordé à l'Epiphanie, 24 milles, et à l'Assomption, 21 milles, rapporterait $48. On verra donc que les recettes nettes de la compagnie sont actuellement moins élevées à trois des endroits qui font le sujet du litige et seulement que 0.17 cents plus élevées aux deux autres, si on compare ces expéditions à de semblables faites à des endroits situés à égale distance sur la rive nord du Saint-Laurent.

L'offre de la compagnie d'absorber tous les frais exigés par la Commission du Port en plus du rajustement des taux accordé pour les endroits à l'ouest de Québec, est très libérale et, en conséquence, je recommande que les taux offerts dans la lettre de M. R.-W. Long à Alistair Fraser, le 19 décembre 1924, soient acceptés comme un ajustement équitable des taux sur le ciment expédié de Montréal aux stations sur la voie du Grand-Tronc, sauf que le taux de 15½ cents devrait également s'appliquer aux stations situées au nord de la jonction d'Ashton jusqu'à St-Grégoire.

On semble n'avoir rien fait concernant les taux sur l'Intercolonial entre la jonction de Ste-Rosalie et Chaudière. y compris l'embranchement de Nicolet, mais comme cette ligne est tout près du Grand-Tronc et fait partie du réseau des chemins de fer Nationaux on devrait y appliquer des taux semblables.

Je recommande donc en outre que la compagnie de chemin de fer soit tenue de faire un rajustement de taux sur le ciment transporté de Montréal:—

> Aux stations d'Ashton Junction à St-Nicholas inclusivement, 15½ cents; St-Georges à Nicolet, 15½ cents; St-Léonard, 14½ cents; et des taux gradués d'une façon équitable entre la jonction de Ste-Rosalie et St-Léonard.

Respectueusement soumis.

PLAINTE DES FABRICANTS DE PAPIER DE WINNIPEG AU SUJET D'EXPÉDITIONS DE PAPIER DE DIFFÉRENTES SORTES DANS UN MÊME CHARGEMENT DE PORT-ARTHUR À DESTINATION DE L'EST.

Jugement du Commissaire en chef adjoint, le 10 mars 1925, approuvé par le Commissaire Boyce; le Commissaire Oliver dissident

Cette cause fut entendue à Winnipeg. Elle n'avait été portée à la connaissance de la Commission que peu de temps avant, et celle-ci ne put en conséquence suivre la procédure régulière concernant la preuve soumise et le jugement à rendre. Il est fort possible que la question aurait été mieux exposée si les intéressés avaient eu l'occasion de répondre aux allégations de la partie adverse. Comme résultat on a embrouillé l'affaire et on l'a développée sans système.

Dans une cause antérieure,—Lindsley Bros. Canadian Co. vs. Great Northern Ry. Co., Dossier 2622.1 de la Commission,—où les questions en jeu avaient été embrouillées, la Commission envoya le rapport du chef du service du Trafic aux intéressés comme jugement intérimaire, et leur permit d'exposer les objections qu'ils pourraient avoir avant de prononcer le jugement définitif. Les parties en cause ne posèrent pas d'objections, et en conséquence une ordonnance fut subséquemment émise.

Dans le cas présent on a suivi la même procédure. On a envoyé copie du rapport intérimaire du Chef du Service du Trafic au requérant et on lui a demandé de soumettre les objections qu'il pourrait avoir, en lui disant qu'on prendrait une décision finale lorsqu'on aurait pris connaissance de ses objections, s'il en faisait.

On a laissé la question en suspens pendant une période assez longue pour permettre que l'on soumette les objections possibles. On n'en a pas fait parvenir, et la Commission n'a reçu aucune communication à ce sujet. La Commission est en mesure de régler cette question maintenant.

M. Martin, le représentant des fabricants de papier à Port-Arthur, comparut pour les requérants. Les pulperies de Port-Arthur fabriquent différentes sortes de papier, et M. Martin déclara que l'on désirait expédier ces divers produits dans un même chargement de wagon, parce que d'habitude on expédie les variétés les moins chères en grande quantité et les produits de meilleure qualité en petite quantité. On se plaignit du fait que cette méthode d'expédition était permise pour les produits de Port-Arthur dirigés vers l'Est; mais ne l'était pas pour les produits expédiés à l'ouest de cet endroit. On parla de négociants de Toronto qui, prétend-on, font concurrence aux requérants de l'Ouest. On demanda que les mêmes conditions s'appliquent aux expéditions faites à l'est et à l'ouest de Port-Arthur.

Les diverses sortes de papier en question tombent dans la cinquième classe, par chargement de wagon, d'après la classification du transport canadien et sont comprises sous le même titre distinct; et en conséquence elles peuvent être expédiées en chargement mixte de Port-Arthur à l'Ouest ou à l'Est au taux de la cinquième classe. De Port-Arthur à Toronto les tarifs à prix ferme suivants sont en vigueur sur les chargements au wagon: —

	Cents le 100 livres.
Papier à imprimer, autre que le papier à journal y compris le papier glacé et le papier calendré	63
Papier à journaux, en ballot ou rouleau	
Papier, non fini, à glacer, en rouleau	
Papier à envelopper, uni, non glacé, huilé ou ciré, (ne s'applique pas au parchemin ou papier de soie d'emballage)	55½
Papier d'emballage, moulin	
Papier-tenture, non imprimé, en rouleau	50

On trouvera ces taux dans le tarif C.C.C. n° E.-467 des chemins de fer Nationaux du Canada, et dans le tarif C.C.C. n° E-3968 du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ces tarifs indiquent les taux sur les divers produits de papier expédiés de centres de fabrication dans l'Ontario et Québec à des stations de l'Est du Canada. Port-Arthur n'était pas compris dans la liste des centres d'expédition de ce tarif jusqu'à récemment. Ces tarifs applicables aux moulins à papier de l'Est contiennent un règlement stipulant que pour les chargements mixtes de produits comportant des taux différents on appliquera les taux respectifs au wagon, sujet à un chargement minimum de 40,000 livres. Cela veut évidemment dire que pour les chargements mixtes de papier à journaux et de papier à imprimer autre que le papier à journaux expédiés de Port-Arthur à Toronto, le taux de 55½ cents s'appliquera au papier à journaux et de 63 cents pour les autres variétés de papier à imprimer.

M. Martin parla aussi des enveloppes brunes, mais il ne peut pas être question de celles-ci, parce que le tarif applicable aux chargements mixtes expédiés de Port-Arthur vers l'Est ne les comprend pas, ce produit n'étant pas mentionné dans les tarifs spéciaux concernant le papier.

De Port-Arthur à Winnipeg, il y a un tarif spécial à prix ferme de 42 cents le 100 livres sur les chargements de papier à journaux expédiés au wagon; tarif C.C.C. n° W-2655 du Pacifique-Canadien et Tarif C.C.C. n° W-289 du National-Canadien. Sur les autres variétés de papier mentionnées on applique le tarif de cinquième classe, soit 57 cents le 100 livres. En conséquence, bien que l'on puisse expédier des chargements mixtes au taux de 57 cents, rien n'autorise l'application des taux respectifs de ces deux variétés de papier aux expéditions de Port-Arthur à l'Ouest en chargements mixtes.

L'entente concernant les chargements mixtes expédiés par wagon aux taux respectifs de ces produits ne s'applique qu'à l'Est du Canada, et les moulins de l'Est du Canada ne peuvent pas expédier dans l'Ouest canadien à ces conditions; ainsi l'on ne peut pas prétendre que les moulins de l'Est jouissent d'une entente concernant les expéditions en chargements mixtes à destination de l'Ouest dont ne jouissent pas les moulins de Port-Arthur qui expédient dans le même territoire. Par exemple, on exigerait un taux de $1.14 le 100 livres sur les chargements mixtes de cette nature expédiés au wagon de Toronto à Winnipeg, tandis qu'on n'exigerait que 57 cents le 100 livres de Port-Arthur à Winnipeg.

Les représentants des compagnies de chemin de fer ayant constaté que l'entente concernant les chargements mixtes expédiés par wagon aux taux respectifs de ces produits était appliquée entre les centres de l'Est du Canada, étendirent ce privilège aux expéditions des moulins de Port-Arthur à destination de l'Est où il leur fallait faire concurrence à ces taux mixtes, mais non sur les expéditions à l'ouest de Port-Arthur vue que les moulins de l'Est ne jouissent pas de ces taux sur leurs expéditions à Winnipeg. En d'autres termes la situation est tout à fait différente dans les deux territoires.

Les compagnies de chemin de fer en accordant le privilège, dont jouissaient les moulins dans l'Est, aux moulins de Port-Arthur qui leur faisaient concurrence, indiquent qu'elles avaient l'intention de faire disparaître toute discrimination possible. Le requérant se prévaut maintenant de cette mesure pour demander qu'elle soit étendue de Port-Arthur à l'Ouest. Cela aurait pour effet de

mettre cette dernière ville dans une classe spéciale pour ses expéditions à l'Ouest, car toutes les autres pulperies paient le tarif de cinquième classe sur les chargements mixtes expédiés dans l'Ouest, et en faisant droit à la présente requête Port-Arthur jouirait d'un taux moins élevé et ses prix sont actuellement beaucoup plus bas que ceux des pulperies de l'Est à cause du trajet beaucoup plus court. M. Martin n'a pas établi clairement, en ce qui concerne les taux, de quel désavantage souffrait Port-Arthur sur ses expéditions à Winnipeg. Il a déclaré à la page 5168 que Port-Arthur pouvait expédier à Toronto et de là à Winnipeg en lui faisant concurrence. Si tel est le cas, il est alors évident que des éléments autres que les taux de transport entrent en jeu, parce que le tarif sur le papier à imprimer expédié de Port-Arthur à Toronto est de 63 cents et de Toronto à Winnipeg est de $1.14, tandis que le taux de Port-Arthur à Winnipeg est de 57 cents. La discussion à la page 5173 démontre également que la question des taux n'est pas le seul facteur à considérer, elle se lit comme suit: —

> " M. Martin: Si une personne reçoit sa marchandise à l'intérieur du pays et une autre à Toronto, la différence dans les taux sur un chargement considérable ou moindre n'entre aucunement en ligne de compte dans l'esprit de l'éditeur.
>
> "Le Sous-commissaire en chef: La marchandise que vous produisez peut-elle être expédiée à Winnipeg de Toronto, si c'est le centre de distribution, en vous faisant concurrence à un taux de transport plus bas?
>
> M. Martin: Non, monsieur. Les plus grosses publications de cette partie du pays sont imprimées à Toronto sur du matériel semblable au nôtre et expédiées de Toronto dans l'Ouest.
>
> " Le Sous-commissaire en chef: En ce qui vous concerne, votre compétiteur à Toronto ne peut pas transporter la marchandise ici à un taux inférieur à celui que vous devez payer de Port-Arthur?
>
> M. Martin: Non, monsieur. Mais ces impressions sont envoyées à Toronto et de là expédiées dans l'Ouest en dépit du transport payé sur la matière première, et au détriment des imprimeries de cette région.
>
> "M. Stephen: Supposons qu'un homme transporte sa marchandise par camion automobile et la garde en entrepôt, s'il reçoit une commande combien devra-t-il payer sur un chargement mixte expédié de Toronto ici?
>
> " M. Martin: Le taux régulier.
>
> " M. Stephen: $1.14?
>
> " M. Martin: Exactement.
>
> "M. Stephen: Vous pouvez expédier des chargements mixtes de la tête des Lacs à Winnipeg?
>
> " M. Martin: Oui, en payant des taux plus élevés.
>
> " M. Stephen: En payant 57 cents?

D'après les allégués de M. Martin, on ferait disparaître ses griefs en annulant l'entente de Port-Arthur à l'Est; mais cela n'améliorerait pas la situation, parce que Toronto qui est le point mentionné dans la preuve, pourrait encore acheter d'autres fabricants de papier beaucoup plus rapprochés.

Toutefois, un aspect important de cette affaire est qu'en ce qui concerne le témoignage donné à Winnipeg par M. Martin, il n'a absolument rien présenté afin de faire voir comment la situation dont on se plaint réagit réellement au détriment des plaignants. En substance, il n'a fait que soumettre la différence de traitement à partir de Port-Arthur vers l'Est, en comparaison des taux vers l'Ouest. On a déjà expliqué ici l'origine de cette différence, à savoir, l'on a accordé à Port-Arthur en ce qui concerne les consignations expédiées dans le territoire de l'Est, la même échelle de tarif qui était en vigueur dans l'Est, longtemps avant que la papeterie de Port-Arthur ne fût ouverte. Les plaignants n'ont fourni aucunes données démontrant que la situation quant au taux faisant l'objet de la plainte, avait eu pour résultat de porter atteinte à leur commerce. On n'a

rien soumis faisant voir quel commerce va au soldeur de Toronto comme résultat de la situation quand au taux, que le soldeur de Winnipeg croit lui appartenir. On n'a rien soumis démontrant quelle proportion de ce commerce les plaignants pouvaient raisonnablemet espérer partager en vertu d'un ajustement de taux; on n'a pas démontré non plus quoi que ce soit indiquant quelle réduction de taux serait nécessaire afin d'effectuer une modification dans la situation.

La Commission a décidé que la base d'après laquelle on peut établir une préférence injuste est l'établissement des avantages qu'a retirés la région en faveur de laquelle cette préférence a été montrée, aux dépens de la localité contre laquelle on allègue que cette préférence a eu lieu.

Wegenast vs. la Cie du G.T., 8 c. de fer can., affaire 42, à la page 45.

Toronto and Brampton vs. les comp. du G.T. et du P.C., 11 C.C.C. 370, à la page 375.

Massiah vs. la comp. du P.C., 18 C.C.C. 358.

La Commission a aussi maintenu qu'en ce qui se rapporte à la préférence injuste elle devrait aussi tenir compte du fait de l'existence d'une concurrence véritable dans les mêmes débouchés entre les compagnies intéressées, et en ce qui a trait aux produits intéressés; et en l'absence de cette concurrence, elle a maintenu que la différence dans le taux ne constituait pas une distinction injuste ou une préférence indue.

Michigan Sugar Co. vs. C.W. & L.E. Ry. Co., 11 C.C.C. 353, aux pages 362-363.

Dans les cas où il n'a pu être établi de preuves confirmant le fait qu'un concurrent était favorisé par un tarif spécialement avantageux pour lui et partant imposant au requérant plus de difficultés pour continuer son commerce, jugement a été rendu que les accusations de préférence indue n'étaient pas fondées.

Affaire de l'*Ontario Paper Co.* contre le *G.T.R. Co.*, 24 C.C.C. D. 177.

Affaire *Plunkett & Savage* contre l'*Express Trafic Assn.*, 28 C.C.C. D. 402, p. 407.

Affaire *Spanish River Pulp & Paper Mills* contre le *C.P.R.*, C.C.C. D. 100, p. 109.

Suivant le dossier devant la Commission cette dernière n'est pas justifiée d'en agir comme le demande le requérant.

Le Commissaire Oliver:

John Martin, de la *John Martin Paper Company,* de Winnipeg, a comparu en personne pour appuyer sa requête au cours de laquelle il se plaignait de discrimination relativement à l'expédition de chargements mixtes par wagons complets provenant des moulins situés à l'Est en comparaison avec le moulin de Port-Arthur, Ont. Les wagons à chargement mixte pouvaient être expédiés dans n'importe quelle direction à partir des moulins de l'Est mais pas plus loin à l'Ouest que Fort-William, chaque type de papier formant le chargement du wagon payant sa part proportionnelle du coût brut total de transport du wagon selon le barême de taux établis pour ce type de papier. On accordait les mêmes privilèges pour les expéditions en destination de l'Est provenant du moulin de Port-Arthur mais non pour les expéditions en destination de Winnipeg et autres endroits plus à l'ouest.

Au nom des commerçants de papier en gros de Winnipeg M. Martin demanda que les privilèges maintenant accordés en ce qui concerne les expéditions par wagons à chargement mixte en partance de Port-Arthur et en destination de l'Est devraient exister pour ces mêmes expéditions partant également de Port-Arthur mais en destination de l'Ouest.

Les compagnies de chemins de fer n'ont donné aucune raison pour motiver cette discrimination entre les expéditions provenant du moulin de Port-Arthur à destination de l'Est et celles à destination de l'Ouest, sauf que le privilège des chargements mixtes n'était accordé que pour les chargements n'allant pas plus loin à l'ouest que Fort-William et que, par conséquent, ce privilège ne devrait pas être accordé au moulin de Port-Arthur pour les expéditions plus à l'ouest de

cet endroit et que les arrangements à la suite desquels Fort-William a été constitué comme limite occidentale des expéditions auxquelles pourraient s'appliquer les privilèges accordés aux chargements mixtes provenant des moulins situés à l'est avaient été conclus avant la construction du moulin de Port-Arthur.

Je soumets respectueusement que la construction du moulin de Port-Arthur à la limite occidentale des expéditions de wagons à chargement mixte provenant des moulins de l'Est a eu pour effet de créer une situation nouvelle et que les règlements s'appliquant aux chargements mixtes de wagons expédiés de ce moulin auraient dû être adaptés à la nouvelle situation et établis suivant la même base que ceux qui s'appliquaient aux moulins de l'Est.

La limite occidentale pour les expéditions des chargements mixtes provenant des moulins de l'Est a été établie pour s'appliquer aux expéditions provenant à mille milles de distance. Je soumets qu'il n'est pas raisonnable d'appliquer la même limite à un moulin qui en est séparé de cinq milles seulement, ou de maintenir cette limite pour ce qui concerne les expéditions venant de ce même moulin, surtout après que les clients de l'ouest de ce moulin ont protesté officiellement auprès de la Commission comme M. Martin vient de le faire.

Pour les raisons précitées il m'est impossible d'approuver le jugement du commissaire en chef adjoint en cette matière.

Affaire de la séparation des rampes au nord-ouest, Toronto—Requête de Ellen Boland

Jugement du commissaire en chef, en date du 7 avril 1925, approuvé par le commissaire en chef adjoint

L'audition de cette cause a eu lieu à Toronto le 19 mars 1925.

Après une audience tenue à Toronto en mai 1924, la Commission a émis une ordonnance qui, entr'autres choses, et qui, en tant que la présente cause maintenant devant nous est concernée, enjoignait aux chemins de fer Nationaux du Canada de construire un passage inférieur sous la voie de la sub-division de Newmarket, sur la rue Bloor, dans la cité de Toronto, et de déposer les plans de ce passage inférieur pour le faire approuver par l'ingénieur en chef de la Commission dans les trente jours suivant la date de ladite ordonnance qui a été rendue le 5 juin 1924, et conformément aux termes de ladite ordonnance les plans pour ce passage inférieur ont été approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission et déposés à des dates différentes.

Le 16 octobre 1924 la compagnie défenderesse commença à exproprier les deux morceaux de terrain appartenant à la requérante et se trouvant situés le long du passage inférieur, en déposant au Bureau d'enregistrement de la cité de Toronto, à la date susmentionnée, un plan et une description des terrains à exproprier. En ceci la compagnie de chemin de fer a agi non en vertu de l'ordonnance rendue par la Commission, ni conformément aux dispositions de la Loi des Chemins de fer, mais en vertu de la loi constituant en corporation la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Loi en matière d'expropriation. La nécessité de cette expropriation provenait du fait que la construction de ce passage inférieur devait nuire inévitablement aux intérêts de ceux qui habitaient sur les propriétés situées dans cette partie de la rue Bloor touchée par ces travaux et rendant l'accès plus difficile à ces terrains. Par conséquent, en vue de fournir un accès raisonnable et une entrée convenable dans cette rue les chemins de fer Nationaux du Canada ont procédé, comme il est dit plus haut, à exproprier les deux morceaux de terrain qui étaient la propriété de la requérante et situés sur le côté sud de la rue Bloor et faisant face à ladite rue. Le premier morceau de terrain ainsi exproprié, soit une lisière de 30 pieds de largeur par 242 pieds de profondeur, se dirigeant au sud de la rue Bloor, a été acquis en achetant le titre de propriété afin de donner accès sur la rue Bloor, donnant sur le passage inférieur, à la *Loblaw Groceterias Company.*

Pour l'autre morceau de terrain exproprié la compagnie de chemin de fer a pris sur soi "de prendre un droit restreint ou de servitude afin d'avoir une entrée sur le terrain en question et d'en prendre possession dans le but seulement de poursuivre les travaux nécessaires pour faire les inclinaisons appropriées au niveau de la rue tel que modifié par la construction du passage inférieur. Ce dernier morceau de terrain est une lisière en forme de coin faisant face à la rue Bloor et gagnant la direction ouest à partir de la ligne latérale ouest de l'autre morceau de terrain exproprié, soit une distance de 78 pieds et 10 pouces et ayant une profondeur de sept pieds à l'extrémité est et deux pieds à l'extrémité ouest.

Le droit de la compagnie à en agir ainsi a été vivement récusé par Ellen Boland, propriétaire du terrain dont elle était ainsi dépossédée et sur l'avis de son avocat elle a intenté une poursuite en Cour Suprême d'Ontario demandant de faire annuler l'expropriation faite par la compagnie du chemin de fer et la déclarant illégale et non autorisée. La Commission n'a aucune opinion à émettre sur cette question.

Ce procès, commencé en Cour Suprême de cette province, s'est plaidé récemment devant le juge Orde. Au cours du procès la compagnie de chemin de fer a soumis en preuve en appui partiel de sa cause, le plan déposé aux fins d'expropriation qui, semble-t-il, n'avait pas alors été approuvé par l'ingénieur en chef de la Commission. Objection a été formulée de ce chef mais le savant juge a permis que le plan ainsi offert fût soumis à l'ingénieur en chef et une fois approuvé par lui ce plan a été admis au dossier.

La requête présentée maintenant à la Commission a pour but de faire annuler cette approbation qui, est-il allégué, invaliderait la plan en question et rendrait de nul effet les procédures en expropriation. On a vivement appuyé sur le point que la partie plaignante dans la présente cause (la requérante dans la présente demande) souffrait un préjudice du fait de l'approbation de l'ingénieur en chef obtenue après qu'elle eût réclamé devant les tribunaux et que toutes les autres preuves avaient été soumises, parce qu'elle allègue que l'approbation des plans aurait dû être obtenue avant que la compagnie de chemin de fer commençât à s'approprier le terrain en question. Cet allégué n'a pas été accepté par le savant juge qui présida au procès que l'on dit être maintenant porté en appel.

Cette Commission se fait un devoir dans tous les cas d'exercer les plus grands soins afin qu'aucune de ses décisions ne puisse affecter ni atteindre les droits personnels sur lesquels les tribunaux ont à se prononcer. Et si la conduite de la Commission ou celle de quelques-uns de ces officiers semblerait conduire à ce résultat toute demande en vue de faire révoquer une telle décision recevrait notre attention immédiate. Mais dans la cause qui est présentement devant nous il n'y a pas lieu d'entretenir de telles craintes car toute la question se résume à ceci: Les procédures en expropriation furent évidemment prises avant que le plan ne fût approuvé, et, si ladite approbation a été une des conditions suspensives de l'ouverture des procédures, alors, indubitablement, tout ce que la compagnie de chemin de fer a fait pour acquérir le terrain en question est illégal et les raisons basées sur ce fait s'écroulent, et il n'est pas nécessaire que la Commission annule le plan pour consacrer les droits de la compagnie. D'autre part, la chose a été démontrée en première instance, si l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission n'était pas une condition suspensive mais simplement incidente aux procédures, conditions dont l'omission aurait pu être corrigée à n'importe quel moment, il n'est pas loisible au plaignant de demander que le plan soit annulé pour cette raison.

Pour cette raison, je ne crois pas qu'on doive acquiescer à la requête, sous prétexte que l'approbation a causé un dommage ou un tort à la plaignante dans le procès qu'elle a intenté devant les tribunaux civils.

En tant qu'il s'agit de ce que l'on peut appeler les mérites de la cause, d'après lesquels on pourrait prétendre que le tracé est irrégulier et que l'on

ne devrait pas donner accès sur la rue aux riverains en deçà des limites du tunnel, mais que l'entrée devrait se faire par la rue Bloor, il faut tenir compte des conditions existantes.

Le tunnel en question a une longueur de 786 pieds et une profondeur maximum de 17 pieds au-dessous du niveau de la rue. Il y a 14 pieds entre la partie la plus basse de la structure d'acier et la surface du tunnel. L'entrée indiquée sur les plans, et dont on se plaint, conduit à l'établissement commercial de Loblaw. Les plans indiquent l'entrée dans le tunnel à 100 pieds de l'extrémité occidentale, à quatre pieds et demi au-dessous de la surface du sol. La rue formant l'entrée projetée est tracée à une largeur de 42 pieds et pénètre dans le tunnel par le côté sud. La largeur totale du tunnel est de 66 pieds, dont 45 pieds sont disponibles à la circulation des véhicules à cet endroit.

On admettra facilement que, quand la chose est possible, il ne devrait pas y avoir d'entrée latérale dans les tunnels, mais les conditions existantes dans la ville de Toronto et ailleurs démontrent qu'il n'est pas toujours possible de respecter cette règle idéale. L'avocat représentant la plaignante et la ville en même temps déclara avec vigueur que, bien que d'autres tunnels possèdent des entrées semblables à celle que l'on est en train de construire, les conditions existant à l'époque de la construction desdits tunnels ne permettaient pas d'agir autrement.

On s'oppose aussi au projet, en raison du genre de véhicules employés par la compagnie Loblaw pour le transport de ses produits à ses diverses épiceries dispersées dans la ville, alléguant que la longueur des voitures créerait une situation dangereuse au moment où elles prendraient ou quitteraient la rue projetée.

Le savant avocat du plaignant l'a exposé, ce que l'on se propose de faire comporte un élément de danger, mais ceci doit faire l'objet de règlements civiques, et, indubitablement, la responsabilité de ceux qui se servent de la rue sans précautions devra contribuer à faire disparaître le danger, s'il existe.

Je crois que l'étude d'une requête de ce genre doit se faire à la lumière de toutes les circonstances et des conditions existantes dans la localité. Après avoir personnellement examiné la situation sur place, et après avoir pris en ligne de compte les raisons données à l'encontre par la plaignante, particulièrement au point de vue monétaire, je ne crois pas qu'il convienne de révoquer l'approbation du plan en question donnée par l'ingénieur de la Commission. Pour les raisons précitées je suis d'avis que la requête doit être rejetée.

REQUÊTE DU DISTRICT DE SAANICH, C.-B., AU SUJET DU CENTRAL TÉLÉPHONIQUE DE GORDON-HEAD—COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE

Jugement de M. le commissaire Boyce, du 20 avril 1925, approuvé par le commissaire Oliver. Voir jugement du commissaire en chef adjoint, du 15 avril 1925, et le jugement du commissaire en chef, du 14 mai 1925.

Le COMMISSAIRE BOYCE:

Aux termes de l'article 12, alinéa (2), de la Loi des Chemins de fer, la décision soit du commissaire en chef, soit du commissaire en chef adjoint, sur une question de droit se rapportant à une affaire soumise à la Commission à une audition présidée par l'un ou l'autre des commissaires précités, doit prévaloir. Je suis, par conséquent, lié par la décision du commissaire en chef adjoint, qui présidait lors de l'audition dans cette affaire, sur la question de droit, et qui a disposé de la requête.

Tout en respectant l'opinion donnée, il me sera peut-être permis de dire que je ne partage pas tout à fait cette opinion. Tout en admettant la rectitude des principes invoqués dans les décisions citées, en tant qu'ils s'appliquent aux faits en jeu à l'époque, et tout en admettant que, relativement aux compagnies

de téléphone qui relèvent de son autorité, le rôle de la Commission est restreint, par la Loi des Chemins de fer, à la réglementation des taux, je suis fortement d'avis que l'exercice des fonctions de la Commission ne doit pas être entravé, et qu'il n'a jamais été prévu qu'il soit entravé, par la déclaration faite par une compagnie de téléphone, à l'effet que les taux ou taxes, dont on se plaint, résultent de l'exercice du droit qu'a une compagnie de téléphone de changer les limites de ses centraux téléphoniques, et que, pour cette raison, la Commission perdait son pouvoir de réglementer les taux imposés, sauf pour raison de traitement injuste. Je ne conçois pas ainsi les dispositions de la loi et je ne crois pas qu'on ne puisse lui donner que cette interprétation restreinte. Voir Loi des Chemins de fer, article 375, alinéa (2).

Je crois que la Commission peut, dans tous les cas de ce genre, après une enquête complète approfondie, refuser de permettre l'augmentation des taxes décrétée par la compagnie, comme la chose a été faite dans la présente affaire, tenant compte du devoir qu'a la Commission d'exercer son rôle pleinement et sans restriction quand il s'agit du tarif téléphonique, et cela dans l'intérêt du public aussi bien que de celui de la compagnie.

Je rejetterais la suggestion que le pouvoir qu'a la Commission de corriger ce qui me paraît être, dans ses effets, un grief réel, doit être limité et circonscrit de la façon mentionnée, et je ne crois pas que le principe à la base des décisions citées nous impose cette restriction.

Si un état de choses, tel que celui qui est à la base de cette requête, peut être imposé par une compagnie de téléphone, dont le tarif est sujet à l'approbation de la Commission, sans que personne puisse y porter remède, sous prétexte d'un remaniement de ses centraux, avec le résultat que la Commission est évincée de sa juridiction sur les taux en jeu, la Commission perdrait facilement son droit de réglementer les taux dans nombre de cas faciles à concevoir, ce qui entraînerait une situation injuste et pénible pour les abonnés, sous le manteau, la protection ou le plaidoyer que ce qui comporterait une augmentation de tarif serait le résultat du remaniement des centraux d'une compagnie de téléphone et serait, par conséquent, hors la juridiction de la Commission.

Si c'est là l'effet des décisions citées, je suggère respectueusement que la Commission devrait les reviser afin de déterminer s'il n'est pas désirable d'opérer un changement accordant à la Commission la plus entière latitude quant aux griefs se rapportant aux taux, d'où qu'ils viennent et quelle que puisse en être la cause, changement conforme à l'esprit, à la signification et à la portée des dispositions de la Loi des Chemins de fer conférant à la Commission le pouvoir de réglementer les tarifs téléphoniques. Je crois que la loi n'empêche, ni ne restreint la plus complète enquête sur tels griefs.

En accord avec ce qui précède et conformément à mon opinion sur l'application de l'article 12, alinéa (2) de la Loi des chemins de fer, et tout en respectant l'opinion contraire exprimée par le sous-commissaire en chef, qui a présidé l'audition, je dis que cette requête embrasse directement la question du tarif des abonnés affectés par le changement des zones et qui se plaignent de l'augmentation du tarif qu'on leur impose. Si, parce que les articles de la loi gouvernant les facilités ne s'appliquent pas aux compagnies de téléphone, la compagnie peut, à son gré, remanier ses zones, on ne devrait pas lui permettre, comme conséquence de tel changement, de modifier directement ou indirectement le tarif, de façon à augmenter les taux des abonnés dans la zone qui porte la plainte, et, à mon avis, la Commission devrait émettre une ordonnance en ce sens. Il incomberait alors à la compagnie de téléphone de remanier son tarif à la lumière de ce principe et, si elle le juge à propos, de présenter une requête en ce sens. Dans tous les cas semblables, c'est-à-dire dans les cas de remaniement de zones, comportant une modification du tarif, je crois que c'est la compagnie de téléphone opérant le remaniement, et non les abonnés, qui doit démontrer que la modification basée sur le remaniement est juste et raisonnable et non vexatoire. Je crois qu'il serait juste

et équitable de placer ainsi la responsabilité sur la compagnie qui, pour sa propre commodité, décide tel remaniement de zones; cela serait conforme à l'esprit et à la lettre des articles de la Loi des chemins de fer gouvernant le tarif téléphonique, articles que la commission doit appliquer dans l'intérêt des abonnés, de la compagnie de téléphone et du public. Je ne crois pas que, dans pareils cas, les abonnés intéressés, peut-être de façon préjudiciable, par une intervention qui échappe à l'autorité de la Commission, soient tenus de prendre cette initiative.

Dans le présent cas, les abonnés sont préjudiciablement affectés et la compagnie n'a pas, à mon avis, justifié le préjudice comme elle aurait dû le faire.

McLean, commissaire en chef adjoint:

J'ai moi-même signé, le 2 octobre 1924, le mémoire suivant contenant, entre guillemets, les raisons à l'appui de mon jugement:

"La Commission a examiné une résolution de la corporation du district de Saanich, C.-A., protestant contre le ' prolongement projeté du central de Gordon-Head en y ajoutant les districts de Mont-Tolmie et de la baie de Cadboro'; et exposant les objections du conseil ainsi que son désir de coopérer avec la population intéressée aussi bien qu'avec la chambre de commerce de Victoria dans la lutte contre le changement.

On n'a pas présenté, à l'époque, de déclaration détaillée concernant les faits. Toutefois, la Commission a compris qu'il s'agissait de la zone téléphonique; et afin de permettre aux requérants d'examiner les facteurs dont la Commission avait été préalablement saisie on les renvoya à la *requête des municipalités de la Colombie-Anglaise relativement à l'établissement d'un nouveau central à Kerrisdale, C.-A., Jugements et Ordonnances de la Commission, 1er décembre 1921, Vol. II, p. 325.*

Ce conseil fut donné aux requérants afin de leur permettre d'examiner sous quels rapports le jugement dans l'*affaire Kerrisdale* ne s'appliquait pas à la question soumise à la commission.

Plus tard, la commission reçut de M. F.-C. Aldous, secrétaire du Comité de la baie de Cadboro relativement à la *British Columbia Telephone Company,* une déclaration quant aux faits soulevés; les détails furent donnés dans les témoignages.

D'après l'exposé des faits devant la Commission, les habitants du district de la baie de Cadboro étaient, depuis longtemps, desservis par le central de Victoria. On a déclaré que pour $3.40 par mois l'abonné avait accès à tous les autres abonnés de la zone de Victoria.

Le central de Gordon-Head est éloigné d'environ cinq milles du central de Victoria. On dit que le central de Gordon-Head est situé à 1.81 mille de la baie de Cadboro. La compagnie a déclaré que la zone de Gordon-Head se développait et elle constata la nécessité d'ériger un bâtiment et d'établir un central; et lorsqu'elle délimita le nouveau central elle crut devoir y inclure la baie de Cadboro. L'abonnement est de $1.50 par mois à Cadboro sur une ligne desservant six personnes. Les appels de cette zone à Victoria sont l'objet d'une taxe de cinq cents, pour les appels de poste à poste. Le représentant de la Baie de Cadboro déclara que le district de Gordon-Head était accoutumé à la taxe de cinq cents.

On a donné des détails concernant le régime de taxe et on a prétendu que le service n'était pas satisfaisant. On a fait connaître aux requérants que la juridiction de la Commission se bornait aux taux.

En résumé, ce dont se plaint le représentant de la baie de Cadboro c'est que le tarif local d'abonnement ne s'applique pas à Victoria; il s'en plaint parce que des relations sociales et commerciales existent entre ce district et Victoria, que vient bouleverser le nouveau tarif. L'argument que l'on avance c'est que si l'on adopte un tarif-appels de quatre appels par jour, chiffre considéré très modéré, alors les charges seront si fortes qu'elles entraveront les communications téléphoniques entre la baie de Cadboro et Victoria.

Un marchand allégua dans son témoignage que son commerce était ainsi stitué que des clients auraient pu l'appeler sous le tarif général de Victoria qui, à l'avenir devront payer la taxe; il allégua que cela influerait sur ses affaires. Il ajouta que, bien que faisant affaire dans le district de Gordon-Head, il se trouvait déjà dans cette localité un marchand qui pouvait alimenter le commerce local.

Bien qu'on ait critiqué l'augmentation résultant de l'imposition du tarif local d'appels et de la taxe, on ne s'est pas plaint de ce que aucun des éléments en cause, c'est-à-dire le tarif local d'appels et la taxe, étaient déraisonnables ou injustes.

Les requérants ont exposé leur cause avec vigueur et il n'y a pas de doute qu'ils sont très mécontents du tort qu'ils ont subi ou qu'ils subiront. Toutefois, la question primordiale c'est la juridiction de la Commission en la matière.

Nous l'avons déjà signalé, dès le début nous avons renvoyé le représentant des requérants au jugement rendu dans l'*affaire Kerrisdale* afin qu'il puisse examiner sous quels rapports le jugement rendu en cette circonstance ne s'appliquait pas à la question soumise.

Le représentant du comité de la baie de Cadboro ne semblait pas au courant de ce jugement; du moins il ne s'en est pas préoccupé bien que allusion y fut faite par le secrétaire de la municipalité de Saanich, qui prétendit que l'exposé des faits dans l'*affaire Kerrisdale* ne correspondait pas exactement avec la présente cause.

La question fut laissée en suspens afin de permettre à la Commission de décider sous quels rapports les faits avancés dans la présente requête diffèrent de ceux dont la Commission a déjà été saisie dans des causes concernant les pouvoirs d'une compagnie de téléphone relativement au remaniement de ses zones. De cette décision dépend évidemment la conclusion à tirer quant aux griefs où la Commission peut intervenir.

En 1915, la Commission fut saisie d'une cause au sujet de laquelle il fut soutenu qu'elle n'avait pas compétence pour intervenir dans la délimitation des zones de la compagnie; cette question relevant de la gestion interne.

Tinkess contre la compagnie de téléphone Bell, 20 C.C.C., 249. Le jugement rendu fut approuvé par trois autres commissaires, le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve.

Le jugement précité expose dans le détail les restrictions fixées aux pouvoirs de la Commission quant aux téléphones ainsi que la différence dans l'exercice de ces pouvoirs et de ceux gouvernant les chemins de fer. Après l'examen de ces articles, on exprima l'opinion suivante, p. 253:—

> "On constatera que les pouvoirs conférés à la Commission relativement aux compagnies de téléphone ne s'appliquent qu'au tarif et sont gouvernés par les dispositions de la Loi des chemins de fer quant aux distinctions injustes."

Il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails de ce jugement, mais on peut signaler qu'en vertu de l'entente existante le requérant, qui relevait du central de Kemptville, avait gratuitement accès au central de North-Gower. Le raccordement fut transféré à South-Mountain, ce qui entraîna l'imposition d'une taxe pour les communications avec North-Gower. Le requérant déclara qu'une partie considérable de ses affaires se transigeaient avec ce dernier endroit, ajoutant que le changement affecterait le tiers du territoire libre auquel il avait accès. On donna des détails quant à la surcharge des lignes; on étudia cette question à fond au point de vue de la congestion. Toutefois, le jugement de la Commission établit clairement que, le service en question ne relèvant pas de la compétence de la Commission, cette dernière ne pouvait pas reviser le tarif de taxes en se plaçant au point de vue de l'encombrement du service entre les centraux en question.

Voici le langage tenu par la Commission dans le résumé de ses conclusions:—

"D'après la présente requête, la compagnie opère le remaniement de ses services centraux. Le remaniement prolonge la zone libre d'un côté et l'écourte de l'autre. Quelques-uns des requérants ont des relations commerciales dans la zone qui sera dorénavant taxée. Les statistiques présentées par la compagnie de téléphone semblent démontrer que les appels ne seront pas sujets à la taxe par suite du remaniement projeté. Les requérants contestent ce point. On ne se plaint pas du tarif imposé; on n'allègue pas de distinction injuste. Le remaniement projeté par la *Compagnie de téléphone Bell* est une question de régie interne. Le parlement n'a pas conféré à la Commission de pouvoirs lui permettant de s'occuper de la question soumise et, en conséquence, la Commission est impuissante en la matière."

En 1921, lors de la présentation de la requête de la ville de Dundas et autres, contre la Compagnie de téléphone Bell, la Commission fut saisie de neuf chefs de plainte. On trouvera la décision rendue dans les Jugements et Ordonnances de la Commission du 15 mai 1921, Vol. XI, p. 83. Les diverses requêtes portaient sur le remaniement du tarif projeté par la Compagnie de téléphone Bell. Par exemple, il existait un tarif de district en vertu duquel les abonnés de Hamilton pouvaient, en payant les taux de Hamilton, communiquer avec les abonnés de Dundas à l'exception des lignes rurales. En vertu de l'entente existante l'abonné de Dundas peut bénéficier du tarif de Dundas et payer la taxe sur les messages entre Dundas et Hamilton. D'autre part, il peut accepter le tarif de Hamilton et avoir accès à tous les abonnés des deux endroits. On a dit que l'entente existait depuis longtemps, depuis environ quarante ans.

La compagnie de téléphone proposait de séparer les deux centraux, chacun devant avoir son propre tarif. Un tarif était établi pour les messages d'un central à l'autre. D'abord on avait proposé un tarif de longue distance de 10 cents pour les messages entre Dundas et Hamilton, subséquemment on remplaça ce tarif par un tarif de 5 cents, pour service double.

A l'encontre du projet de la compagnie de téléphone Bell, on allégua non seulement la longue durée de l'entente, mais on prétendit, de plus, que l'entente provoquerait une augmentation de la recette de la compagnie de téléphone.

Le jugement fut postérieur à celui de la *requête Tinkess* et se terminait par le paragraphe suivant, p. 91:

"Par conséquent, d'après l'interprétation que je donne à la loi, le remaniement régional projeté relève de la compagnie, et la Commission n'a pas le pouvoir d'intervenir dans une question de régie interne, sauf s'il s'agit de préférence injuste. Les parties s'opposant à la revision n'ont pas soulevé la question de préférence injuste."

Le jugement rendu fut approuvé par deux autres commissaires, le commissaire en chef Carvell et le commissaire Boyce.

La question revint devant la Commission lors de la présentation de la *requête des municipalités unies de la Colombie-Anglaise* relativement à *l'établissement d'un nouveau central à Kerrisdale et à l'augmentation du tarif de longue distance.* Jugements et Ordonnances de la Commission, Vol. XI, p. 325. Le jugement fut approuvé par le commissaire Rutherford.

La requête faisait mention du partage du territoire attaché au central de Eburne. On signala que la conséquence était que la taxe s'appliquait entre Kerrisdale et Eburne. On allégua que cette taxe revêtait le caractère d'un tarif de longue distance, et, parce que le tarif de longue distance n'avait pas été mentionné dans la requête de la compagnie de téléphone de la Colombie-Anglaise visant les taux, dont la Commission avait été préalablement saisie, ce tarif n'avait pas reçu la sanction voulue.

Toutefois, ces avancés n'affectent pas substantiellement la question soulevée. Ce qui importe c'est que le jugement confirmait la décision prise dans l'*affaire Tinkess* et dans l'*affaire de la ville de Dundas et autres, contre la Compagnie de téléphone Bell.*

L'avocat des municipalités unies de la Colombie-Anglaise a admis qu'il n'y avait rien dans la loi concernant les compagnies de téléphone qui confère à ces dernières des pouvoirs plus étendus que ceux accordés par la Loi des chemins de fer quant aux facilités téléphoniques. Quant à la taxe de cinq cents entre les centraux plus haut mentionnés, on a signalé qu'on ne se plaignait pas de ce que la taxe fut déraisonnable ou injuste et que, vu l'absence de telle plainte, la Commission n'avait pas le pouvoir d'intervenir.

M'inspirant des principes énoncés dans les jugements précités de la Commission, jugements qui couvrent une longue période, je dois en venir à la conclusion que, en regard des faits exposés dans la présente requête, la Commission ne saurait s'écarter de la ligne de conduite suivie dans les décisions précitées."

A la suite de cette enquête, le commissaire Boyce prépara un projet de jugement dont voici un résumé:

(1) La question soulevée en était une de droit, et, par conséquent, l'opinion du commissaire en chef adjoint, qui présidait, prévalut conformément à l'article 12, alinéa 2, de la Loi des chemins de fer.

(2) Toutefois, tout en admettant que la question en était une de droit, le commissaire Boyce n'approuva pas l'interprétation que je donnai en m'appuyant sur les décisions déjà rendues.

(3) Il prétendit que la Commission était, dans cette affaire, mise en face d'une augmentation de tarif et que la Commission avait plein droit d'approuver ou de désapprouver ladite augmentation sans être entravée par les décisions précitées.

Pour justifier sa prétention qu'il y avait augmentation de tarif, il attira l'attention sur les frais totaux composés du prix de l'abonnement et de la taxe calculée ou estimée entre les deux centraux, et il allégua que cela constituait une augmentation.

(4) Puis, il déclarait que si les décisions citées avaient l'effet mentionné, on devrait les mettre à l'étude pour déterminer " S'il ne serait pas désirable de s'en écarter afin de permettre l'examen le plus étendu quant aux griefs portant sur les taux....."

Par suite de son absence, alors qu'il assistait à des séances de la Commission, et par suite de son absence ultérieure, due à la maladie, le commissaire Oliver ne put mettre la question à l'étude avant le milieu de décembre. Dans son mémoire, il ne mentionne pas les décisions que j'ai citées. Voici en substance l'interprétation que je donne à la position qu'il prend en la matière:

(1) La requête concerne le tarif et est de la compétence de la Commission;

(2) Les témoignages entendus démontrent que les abonnés de Cadboro-Bay ont souffert un préjudice notable par suite du changement du tarif téléphonique;

(3) Aucun témoignage n'a été entendu justifiant l'augmentation;

(4) On devrait revenir au tarif et aux conditions qui existaient avant le 26 février 1924.

Dans la suite, mes collègues qui avaient siégé avec moi lors de l'audition première en vinrent à la conclusion qu'il fallait décider si le jugement à rendre se rattachait à une question de droit ou de faits et ils prirent la position que, vu la divergence d'opinions en la matière et vu la nécessité d'étudier la question à la lumière des décisions prises en matière analogue, il convenait de demander l'opinion du commissaire en chef.

Je ne m'oppose pas — et je considère que je n'ai pas le droit de m'opposer — à une modification du jugement projeté, et si, avant de le rendre, une plus ample étude semble justifier telle modification. Je reconnais que, en vertu de la Loi

des chemins de fer, la décision du commissaire en chef adjoint, lorsqu'il préside, est finale sur les questions de droit, quand, de l'avis de la majorité des commissaires siégeant, la question en jeu en est une de droit.

Après une plus ample étude, mes collègues furent d'avis qu'il n'était pas très clair qu'il s'agissait d'une question de droit et que les faits allégués étaient si complexes qu'un doute surgissait quant à l'opportunité d'appliquer l'article 12, alinéa 2. Dans les circonstances, mes collègues avaient parfaitement le droit de prendre l'attitude que j'ai exposée.

La question fut ensuite portée à l'attention du commissaire en chef. Son opinion a été communiquée à mes collègues, qui me l'ont référée.

III

Au début de l'exposé des raisons données plus haut à l'appui de mon jugement, j'ai cité les décisions qui me semblent pertinentes et déterminantes. On me permettra de signaler que les décisions que j'ai citées, et que, malgré tout le respect que je professe pour l'opinion du commissaire en chef, je ne saurais accepter comme s'appliquant dans la présente cause, furent rendues à différentes dates. Si l'on exclut la présente requête, les causes mentionnées embrassent une période s'étendant de 1910 à 1921. Pendant la période qu'embrassent les décisions mentionnées, il y eut douze titulaires à la Commission des chemins de fer. Dix de ces commissaires prirent part aux auditions et approuvèrent les décisions.

En citant les décisions précitées, nous avons présumé que les conclusions de la Commission étaient si clairement établies qu'il ne fut pas jugé nécessaire d'entrer dans les détails pour démontrer exactement quelle était la question en jeu. Tenant compte de la façon dont la situation s'est développée dans la présente cause, il convient, afin de démontrer plus clairement quelle est la question en jeu, de présenter un résumé des arguments contenus dans la preuve et dans les décisions mentionnées.

Division du territoire. — Dans *l'affaire Dundas*, Weston, Islington et le Nouveau-Toronto étaient groupés dans une même division. Il était proposé de diviser cette circonscription en deux, en plaçant Weston d'un côté et le Nouveau-Toronto et Islington de l'autre et en établissant une taxe pour les communications entre les deux groupes. Le jugement sanctionnait ce partage (*voir* p. 85).

Dans la dispute entre Dundas et Hamilton, les habitants de Dundas avaient leur tarif local propre. De plus, on avait, depuis des années établi une entente en vertu de laquelle l'abonné de Dundas qui payait le tarif de Hamilton avait accès à tous les abonnés du central de Hamilton. La compagnie proposait de substituer à la coutume existante une entente en vertu de laquelle le tarif de Hamilton ne s'appliquerait plus à l'abonné de Dundas. Au lieu de cela, il payerait le tarif local et en plus une taxe de 10 cents pour les appels de Dundas à Hamilton. Cette taxe fut changée en une taxe de 5 cents. Le jugement confirma ce changement (*voir* pp. 83 et 91).

Rockwood et Guelph étaient deux centraux distincts situés à huit milles de distance l'un de l'autre. Pendant dix ou douze ans il avait existé une entente par laquelle on pouvait communiquer directement avec Guelph sans payer de taxe supplémentaire. Le jugement sanctionna cette entente (*Affaire Dundas*, p 86).

Welland, Ridgeville, Smithville, Wellandport et Marshville étaient des centraux séparés ayant le même tarif; c'est-à-dire qu'on pouvait communiquer avec les abonnés des divers centraux sans payer de taxe supplémentaire. La compagnie proposait de former deux groupes de centraux, le premier composé de Ridgeville et Welland, et le second des trois autres centraux, et d'imposer une taxe pour les communications d'un groupe à l'autre. Le jugement approuva cette proposition (p. 86).

Un jugement semblable fut rendu dans les autres causes. Dans l'*affaire Kerrisdale,* la proposition était de diviser le territoire de Eburne en deux parties et d'imposer une taxe entre Kerrisdale et Eburne (*voir* jugement, p. 326).

Dans l'*affaire Tinkess,* le requérant prétendit que le remaniement projeté affectait un tiers du territoire alors gratuitement accessible. (*Affaire Tinkess,* p. 250). On allégua, de plus, que quelques-uns des requérants avaient établi des relations commerciales dans une zone où, en vertu du remaniement proposé par la compagnie, il n'y aurait plus de service gratuit et où les conversations seraient taxées (p. 255).

Il était, en outre, dit dans le jugement, à la page 255, que la compagnie, par sa requête, opérait un remaniement de son service de centraux et il était indiqué que le remaniement agrandirait la zone libre d'un côté tout en l'écourtant de l'autre.

Augmentation de recette.—Dans *l'affaire Dundas,* il était allégué que le remaniement proposé signifierait que les abonnés qui pouvaient communiquer avec Hamilton en payant le tarif de Hamilton seraient frappés d'une augmentation par la combinaison du tarif de Dundas et du tarif d'appels entre zones (*voir* p. 85).

A ce propos il convient de signaler la déclaration faite par M. Dickson au nom des abonnés de Dundas. Elle se trouve dans *Les Témoignages, Vol 313,* pp. 9287-9288. Attirant l'attention sur la taxe de 10 cents que l'on proposait, il déclara que cela signifiait que les abonnés du commerce à Dundas payeraient de 76 à 185 p. 100 de plus que présentement. Ce calcul était basé sur une moyenne de 3.6 appels par jour pour les soixante et neuf abonnés utilisant le service de Hamilton.

Sur le même sujet, aux pages 9289 et 9291, il parle d'une forte augmentation de la recette, disant qu'il en résulterait une forte augmentation dans les recettes de la compagnie et un fort accroissement dans les frais des abonnés.

La même attitude fut prise à la même audition au sujet de l'effet produit sur le township de Wainfleet (*voir* p. 9292) et aussi au sujet de l'effet sur Vineland et Jordon de Grimsby où il serait nécessaire de taxer les conversations (p. 9305).

L'augmentation de la recette plus haut mentionnée se compose du tarif local et de la taxe d'appels combinés. Il ne s'agit pas de faire la comparaison entre le tarif antérieur et le nouveau tarif. Il convient de remarquer qu'une partie du calcul, ce qui regarde le tarif d'appels, est basée sur des moyennes et des suppositions quant au nombre d'appels.

Dans le groupe de requêtes considérées dans l'*affaire Dundas,* le tarif local n'était pas plus bas; mais, nous l'avons indiqué, il y eut remaniement de territoire entraînant l'application d'un tarif d'appels entre les sections qui antérieurement faisaient partie du même central.

Dans l'*affaire de la baie de Cadboro,* il y a, en conséquence du remaniement, diminution du tarif local dans le nouveau territoire, mais on a imposé une taxe d'appels entre la Baie de Cadboro et Victoria.

Bien que dans l'*affaire Dundas* et l'*affaire Tinkess* la Commission entendit des témoignages déclarant que le remaniement comportait une augmentation de recette, l'argument qui prévalut fut que, vu l'absence de preuve démontrant que les taux établis en vertu du remaniement étaient déraisonnables, la seule allégation que la recette serait augmentée, basée sur des conjectures quant au nombre d'appels taxés, ne justifiait pas la Commission de refuser de sanctionner le remaniement proposé par la compagnie ainsi que le remaniement de tarif qui en découle.

Tarif et taxe.—Relativement à ce titre, on a signalé que dans l'*affaire Dundas* il s'agissait du tarif d'un district réorganisé, plus une taxe sur les appels aux endroits extérieurs, endroits qui antérieurement faisaient partie du même central. On peut citer le passage suivant du jugement précité:—

"Bien qu'il y ait eu revision du tarif, le principe d'une taxe plus basse, limitée à un genre particulier de service et tenant compte de la densité du trafic n'a pas été retiré dans l'affaire Dundas-Hamilton et, par conséquent, il incombe à la compagnie d'établir pour ce trafic un tarif deux-postes notablement inférieur au tarif deux-postes régulier. En ce faisant, la compagnie assume la responsabilité de toute attaque au point de vue de l'injustice qui en découlerait.

"Pendant que dans les autres districts atteints, on a critiqué le fait que la revision affecterait la recette, la taxe proposée entre les parties de ce qui constituait un même territoire n'a pas été qualifiée de déraisonnable. Dans ces conditions, il n'est pas néecessaire d'intervenir au sujet de l'application du tarif régulier de longue distance (*Affaire Dundas*, p. 91.)

Dans l'*affaire Tinkess*, à la page 255, on a signalé qu'on ne s'en prenait pas au tarif. Le tarif est le tarif local par distinction avec la taxe entre zones.

Dans l'*affaire Kerrisdale*, pp. 328, 329, on n'a pas attaqué la taxe entre zones comme étant déraisonnable et injuste.

IV

Pour résumer, si je les comprends bien, les jugements reconnaissent le droit qu'a la compagnie de téléphone de remanier ses facilités ainsi que le territoire desservi par ces dernières. En conséquence, la compagnie peut établir un tarif local et imposer une taxe entre zones. L'allégation que la recette se trouve augmentée par ce remaniement ne constitue pas une preuve que le tarif est déraisonnable. Il appartient aux protestataires d'établir que le tarif local n'est pas raisonnable et que le tarif d'appels entre zones est exagéré. Il appartient, en outre, aux protestataires de démontrer que le traitement des abonnés résultant du remaniement est injuste.

Nous l'avons indiqué dans le mémoire contenant les raisons à l'appui du jugement, ni le tarif local, ni la taxe entre zones n'ont été attaqués par le requérant comme étant déraisonnables, et on n'a nullement établi devant la Commission que le traitement en résultant était injuste.

Alors ce qui est en jeu, à mon avis, dans la présente requête est pleinement et clairement couvert par les décisions rendues dans la série de causes dont la Commission a été saisie. Je suis donc forcé de conclure que la seule attitude à prendre c'est de confirmer ma déclaration précédente à l'effet que la question en jeu est couverte par les causes précitées.

V

A son opinion, le commissaire en chef cite les extraits suivants des témoignages:—

"A la suite des nombreux témoignages entendus et des arguments présentés par les deux parties, la question a été ainsi résumée:

"LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: La question ne se résume-t-elle pas à ceci? La discussion comporte deux facteurs; le premier, que le tarif est de $1.50, et le second, c'est l'admission de ce que sera l'effet à l'avenir, et le requérant déclare que si l'on additionne le tarif et la taxe d'appel antérieure ou ce qu'elle sera approximativement à l'avenir, la somme dépassera le monttant du tarif actuel entre sa circonscription et Victoria.

"M. MCPHILLIPS: C'est possible. Je ne saurais réfuter ce point.

"LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: C'est l'essence de leurs avancés.

"M. MCPHILLIPS: Oui. Mais je prétends que, peu importe où sera placée la ligne de démarcation, quelqu'un pourra toujours invoquer cet argument. Maintenant, s'agit-il de la ligne de démarcation ou du

tarif? Ce que je prétends c'est que dans tous les cas de ce genre il faut envisager la ligne de démarcation et non le tarif.

"Le COMMISSAIRE OLIVER: Si ce n'est pas la question de tarif qui est en jeu, tout ce que vous avez à faire c'est de maintenir le tarif fixe.

"M. McPHILLIPS: Je ne comprends pas, monsieur.

"Le COMMISSAIRE OLIVER: Je dis que si la question de tarif n'est pas en jeu, ce que vous avez à faire c'est d'établir la démarcation à votre gré, mais de maintenir l'ancien tarif.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: L'opposition à la démarcation provient de ce que l'on croit qu'il s'ensuivra une augmentation de tarif.

"M. McPHILLIPS: J'admets ce point. Il en serait de même dans toute nouvelle démarcation.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Alors, ne sommes-nous pas à faire une distinction hypothétique quand vous dites que la question de tarif n'est pas en jeu? Ce à quoi l'on s'en prend c'est l'augmentation du tarif résultant de la nouvelle démarcation.

"M. McPHILLIPS: C'est possible. J'admets que la chose serait possible dans toute nouvelle démarcation.

"Le COMMISSAIRE BOYCE: On prétend que vous pouvez faire toute nouvelle démarcation que vous désirez, pour la bonne gestion de votre compagnie, mais que vous ne pouvez pas augmenter le tarif.

"M. McPHILLIPS: Oui, mais a-t-on raison de prendre cette attitude?

A la page 4662...

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Alors, c'est là le point essentiel, le changement de tarif?

"M. SEWELL: Oui, je crois que c'est là le point important."

A la page 4664: M. Aldous (le premier témoin appelé) déclara:

"Monsieur le président, le 13 mai j'écrivais à la Commission des Chemins de fer au sujet de cette question. Avant de donner lecture de cette lettre, je dois dire que je comprends parfaitement que la Commission s'occupe exclusivement de la question des taux. Vous m'avez averti de ce fait, et, bien que nous ayons bien d'autres griefs contre le projet je vais essayer de m'en tenir à la question du tarif, et je vous prierais de prêter une oreille impartiale à notre requête."

Si quelque doute surgit quant à la signification de mes déclarations sur la question, je puis ajouter que, afin de faciliter la discussion et de présenter d'une façon plus claire le contenu de la requête soumise, j'ai résumé ce qu'on a dit sans approuver les conclusions qui en découlent.

Après avoir réaffirmé la position prise par la Commission à l'effet qu'elle n'avait pas juridiction sur une compagnie de téléphone relativement au remaniement des circonscriptions, le commissaire en chef déclare:

"Il reste la question de la justesse du tarif, et je ne sache pas que l'on nie à la Commission le droit de se prononcer sur cette question. Dans le jugement relatif à la *ville de Dundas et autres contre la Compagnie de Téléphone Bell, Jugements et Ordonnances de la Commission, Vol. XI, p. 83, il est dit:* "Pendant que dans le cas des autres districts atteints, on s'est plaint de ce que le remaniement affecterait la recette, la taxe proposée entre les parties de ce qui était un même district n'a pas été attaquée comme déraisonnable."

Continuant sa déclaration, le commissaire en chef exprime l'opinion que la citation précédente de l'*affaire Dundas* "établit la distinction entre la présente cause et celle dont on a tiré la citation mentionnée et les autres causes citées dans le jugement. Par exemple, dans la *cause Tinkees* contre la Compagnie de téléphone Bell, le jugement dit, à la page 255: "le tarif imposé n'a pas été

attaqué." En d'autres termes, je crois que si le remaniement des centraux entraîne une augmentation de tarif, bien que la Commission ne puisse contester à la compagnie le droit de faire ce remaniement, toutefois, la Commission peut se prononcer sur la justesse de l'augmentation. En conséquence, laissant de côté la question de remaniement, je crois que la Commission peut déterminer si le tarif imposé est raisonnable."

Le seul commentaire que je puisse faire c'est que, la chose a déjà été signalée dans la *cause de la baie de Cadboro,* ni le tarif local ni le tarif entre zones n'ont été attaqués comme étant déraisonnables; et, nous l'avons signalé, les témoignages et les décisions s'appliquent également non seulement aux causes antérieures mais à la cause présente aussi bien. Par conséquent, je ne puis reporter à la citation mentionnée l'interprétation donnée par le commissaire en chef.

Maintenant, puisqu'on s'est prononcé contre l'effet déterminant de l'autorité compétente, la question semble se limiter à la loyauté du tarif.

MÉMOIRE PRÉPARÉ PAR LE COMMISSAIRE EN CHEF:

J'ai lu les témoignages rendus ainsi que les documents déposés relativement à cette cause. Les procédures ont été instituées par le dépôt de copie d'une résolution passée par le conseil de la municipalité de Saanich, dans laquelle le conseil se prononçait contre le changement proposé par la compagnie de téléphone de la Colombie-Anglaise dans le voisinage de la ville de Victoria.

A la demande du docteur McLean, une lettre fut écrite à M. Sewell, qui avait présenté la requête, l'informant que la Commission est impuissante à empêcher le remaniement des centraux de téléphone. Je crois que cette attitude était loyale et conforme à la pratique suivie par la Commission. Une correspondance subséquente fut échangée entre la Commission, la municipalité et la compagnie de téléphone à la suite de laquelle le commissaire en chef ordonna une audition, qui fut tenue à Victoria au mois de juin 1924. Lors de l'audition la plainte prit la forme d'un protêt contre le tarif. La convenance du remaniement des zones ne fut pas discutée et les parties semblaient s'entendre sur le fait que l'on se bornerait à étudier le tarif imposé ou que l'on se proposait d'imposer. C'est ce point que l'on invita la Commission de décider. A la suite des témoignages nombreux et des plaidoyers des deux parties, la question fut résumée comme suit:—

> "Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: La question ne se résume-t-elle pas à ceci? La discussion porte sur deux éléments: l'un, le tarif local de $1.50, et l'autre, l'aveu de ce que sera l'effet futur du changement. Le requérant déclare que le tarif local plus les frais des appels ordinaires ou de ce qu'on anticipe qu'ils seront à l'avenir, porteront le tarif à un chiffre plus élevé que le tarif actuel.
>
> "M. McPHILLIPS: C'est possible. Je ne puis réfuter ce point.
>
> Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: C'est en substance ce que l'on avance.
>
> " M. McPHILLIPS: Oui; mais je dis que peu importe où se trouvera la ligne de démarcation, quelqu'un pourra toujours soulever cet argument. Maintenant, s'agit-il de la division ou du tarif? Ma prétention c'est que c'est une question de division et non de tarif.
>
> " Le COMMISSAIRE OLIVER: Si la question de tarif n'est pas en jeu, ce qui vous reste à faire c'est d'accorder à ces gens le privilège d'appels au taux régulier.
>
> " M. McPHILLIPS: Je ne saisis pas ce point, monsieur.
>
> " Le COMMISSAIRE OLIVER: Je dis que si la question de tarif n'est pas en jeu, ce qui vous reste à faire c'est d'opérer la division selon votre gré, mais accordez leur le privilège d'appels en vertu du tarif, si ce n'est pas une question de tarif.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: L'opposition à la division provient de ce que ces gens croient que la conséquence nécessaire sera une augmentation de frais.

"M. McPHILLIPS: J'admets ce point. Je dis que la chose est inévitable dans toute nouvelle division.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Alors ne faites-vous pas une distinction spéculative quand vous dites que ce n'est pas une question de tarif? Ce que l'on discute ce sont les frais qui résulteront du partage du territoire.

"M. McPHILLIPS: C'est possible. J'admets qu'il peut en être ainsi dans tout nouveau partage.

"Le COMMISSAIRE BOYCE: Ces gens disent que vous pouvez faire tout partage qu'il vous plaira, pour la meilleure administration de votre compagnie, mais n'augmentez pas leur tarif en ce faisant.

"M. McPHILLIPS: Oui, mais ont-ils le droit de parler de cette façon? A la page 4662...

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Alors, c'est là le point important, la modification du tarif?

"M. SEWELL: Oui, je crois que c'est le point important."

A la page 4664, M. Aldous (le premier témoin entendu) déclara:

"Monsieur le président, le 13 mai j'écrivis à la Commission des chemins de fer au sujet de cette question de la compagnie de téléphone. Avant de donner lecture de cette lettre, je dois dire que je comprends que votre Commission s'occupe exclusivement de la question de tarif. Vous m'avez informé de ce fait, et, bien qu'il existe plusieurs autres motifs pour lesquels nous nous opposons à ce changement, je vais essayer de m'en tenir à la question de tarif, et je vous prie de prêter une oreille impartiale à notre requête."

La situation étant telle que précitée, il s'agit d'une question de fait se rapportant à l'équité du tarif et qui doit être déterminée par les commissaires qui ont assisté à l'audition.

Je suis parfaitement d'accord avec l'opinion exprimée par le commissaire en chef adjoint, à l'effet que nous n'avons pas juridiction sur la compagnie de téléphone relativement à la démarcation des zones qu'elle peut déterminer, et si c'est là tout ce qui est mis en jeu par la présente requête elle devrait être promptement rejetée. Mais, admettant que la Commission n'a pas juridiction sur cet aspect de la requête (et ce point semble avoir été écarté de l'audition) il reste à décider de la question de l'équité du tarif, et je ne sache pas qu'on ait jamais nié à la Commission le droit de se prononcer sur ce point. Dans le jugement rendu dans l'*affaire de la ville de Dundas et autres* contre la Compagnie de téléphone Bell, Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. XI, p. 83, il est déclaré: "Alors que dans le cas des autres districts atteints, on s'est plaint de ce que la revision toucherait la recette, le tarif proposé pour les parties réorganisées de ce qui était autrefois un même district n'a pas été attaqué comme étant déraisonnable." Je crois que c'est là le point qui distingue la présente cause de celle dont cette citation est tirée et les autres citées dans le jugement. Par exemple, il est dit au jugement dans la *cause Tinkess* contre la Compagnie de téléphone Bell, p. 255: "Le tarif n'a pas été attaqué." En d'autres termes, je crois, si le remaniement entraîne une augmentation de tarif, malgré que le droit d'effectuer un tel remaniement ne saurait être contesté par la Commission, toutefois, il est de notre ressort de surveiller l'équité du tarif. En conséquence, laissant complètement de côté la question de remaniement des zones, je crois qu'il est du ressort de la Commission de déterminer l'équité du tarif proposé.

Mémoire.

OTTAWA, le 14 mai 1925.

L'audition relative à cette question fut tenue le 25 juin 1924, avant que je fisse partie de la Commission. Les membres de la Commission qui ont assisté à l'audition ne s'étant pas entendus, je fus prié d'exprimer mon opinion sur les points en litige, et le mémoire précité, en date du 17 janvier 1925, contient mes vues sur la question. Vu les allusions faites à mon mémoire plus haut mentionné, je crois qu'il devrait être communiqué aux parties intéressées.

REQUÊTE DU TOWNSHIP DE MURRAY RELATIVE À DES RÉPARATIONS À LA GRANDE ROUTE

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 20 mai 1925, approuvé par le commissaire Boyce

Il s'agit du détournement d'une grande route au nord de la voie des chemins de fer Nationaux, à la jonction de Trenton, dans le township de Murray, Ont. Ladite grande route fut construite par la Compagnie du *Grand-Tronc*, prédécesseur des chemins de fer *Nationaux*.

Le comité des chemins de fer du Conseil privé disposa de la question par le moyen de deux arrêtés, l'un en date du 5 septembre 1901, l'autre, du 26 septembre 1903.

Vu le temps écoulé depuis la construction, la Commission doit étudier la question en se basant sur les ordonnances s'y rapportant. Il est à supposer que vu la longueur du temps écoulé dans chaque cas avant l'émission de l'ordonnance, le comité avait tous les documents concernant les questions soulevées. A part les ordonnances, tout ce qui fut communiqué à la Commission des archives du comité des chemins de fer se rapportant à la question, c'est un dossier incomplet de correspondance. Dans la plupart des cas, c'était des réponses des parties intéressées à des lettres adressées par le comité des chemins de fer, dont copie des originaux n'était pas au dossier.

Alors, voici la question dont la Commission est saisie: Que stipulent les ordonnances et quelle décision doit prendre, s'il y a lieu, la Commission? A vingt ans de distance et tenant compte du décès de nombre de personnes qui se sont activement occupées de la question, la Commission, avec les seuls documents à sa disposition, ne saurait entreprendre une nouvelle étude de la question.

L'ordonnance du 5 septembre 1901 revèle que la compagnie du Grand-Tronc s'est adressée au comité des chemins de fer du Conseil privé demandant l'émission d'une ordonnance approuvant certains travaux et changements sur sa voie ferrée dans les limites ou dans le voisinage de la ville de Trenton, dans les townships de Murray et Sydney, lesdits travaux devant être entrepris dans le but de réduire les pentes de la voie ou de l'améliorer d'autre façon.

Il était demandé dans la requête d'autoriser la déviation des chemins de Frankford et de Percy d'endroits situés à une faible distance au nord de ladite voie ferrée au chemin de Murray; la construction de la voie publique nécessaire; la construction d'un pont élevé pour permettre au chemin de fer de passer au-dessus du chemin Murray, et la fermeture des chemins de Percy et de Frankford aux endroits où ils croisent la voie ferrée.

L'audition eut lieu devant le comité en présence des représentants de la compagnie du Grand-Tronc, de la ville de Trenton, du township de Murray et de la compagnie de chemin de fer de l'Ontario central. Les travaux précités furent sanctionnés, y compris "la déviation des chemins de Percy et de Frankford aux nouvelles voies publiques construites pour relier lesdits chemins avec le chemin Murray à des endroits au nord du pont élevé érigé pour permettre au chemin de fer de croiser ladite voie."

Il est de plus ordonné que lesdits chemins de Percy et de Frankford "soient, et ils sont par les présentes, fermés aux endroits où lesdits chemins croisent la voie de la compagnie".

Le plan annexé à l'ordonnance indique, du côté nord de la voie à un point commençant à l'est des voies de l'Ontario central, un chemin allant de cet endroit à la rue Trenton sur le plan et étant le nouveau chemin allant de Wooler à Trenton, et de la rue Trenton à l'est le nouveau chemin allant de Frankford à Trenton. Autrefois, des chemins portant différents noms formaient la continuation du chemin Percy au sud des voies. Il est indiqué comme formant la continuation du chemin Percy vers l'est jusqu'à l'endroit où il joint la rue Murray à l'est des voies de l'Ontario central; de là il continue dans une direction nord-est sous le nom de rue Frankford. La rue Frankford continue vers le nord-est traversant les voies du Grand-Tronc. Le prolongement nord-est du nouveau chemin allant de Frankford à Trenton croise l'ancienne rue Frankford à une petite distance au nord-est de l'endroit où l'ancienne rue Frankford croise la voie de la compagnie du Grand-Tronc. C'est-à-dire, au lieu d'avoir un chemin se dirigeant vers le sud et croisant le Grand-Tronc, l'Ontario central, le rameau de la compagnie Gilmour et de nouveau le Grand-Tronc, on a substitué au nord, tel qu'indiqué, un chemin d'une longueur approximative de 3,240 pieds.

L'ordonnance du comité des chemins de fer prescrivait un détournement du chemin Percy vers le sud-est et vers l'est jusqu'à la frontière de la ville de Trenton et stipulait que le Grand-Tronc et l'Ontario central contribueraient dans la proportion indiquée aux frais d'acquisition et de construction, la ville de Trenton devant faire l'acquisition du terrain et construire une partie de la route sise dans ses limites. Il était catégoriquement stipulé, relativement au détournement du chemin Percy, que la route devait être "construite, à tous les points de vue, à la satisfaction de l'ingénieur en chef du ministère fédéral des Chemins de fer et Canaux".

Le rapport contenait le paragraphe suivant:—

> "Et, en outre, le comité ordonne et prescrit que les grandes routes existantes ainsi que la route dont la construction est par les présentes ordonnée, relèveront, après la construction, quant à l'entretien, de la municipalité dans laquelle elles sont situées, en tout ou en partie."

Il semble donc que:

(1) En tant que le chemin au nord de la station est concerné, on a invoqué, au moins en partie, l'ordonnance du comité pour la légalisation des travaux déjà accomplis.

(2) En tant que le dossier est en jeu, le détournement vers le sud-est du chemin Percy est chose nouvelle et non comprise dans la requête originelle.

(3) Il fut catégoriquement déterminé que, pour le détournement vers le sud-est, le chemin Percy serait construit, à tous les points de vue, à la satisfaction de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

(4) Quant aux autres chemins, y compris le chemin au nord de la station du Grand-Tronc, il n'y avait aucune disposition de ce genre.

(5) Le chemin Percy allant vers le sud et les autres chemins détournés, y compris le chemin allant vers le nord, seraient, après la construction, pour l'entretien, à la charge de la municipalité intéressée.

Le dossier comprenait, avant l'émission de l'ordonnance en question, une requête portant de nombreuses signatures et traitant de la question. La requête ne portait pas de date, mais elle fut adressée au comité des chemins de fer dont elle attirait l'attention sur divers sujets. Il y était dit que le chemin de gravier Murray et Trenton allant de Trenton à Wooler, Warkworth, Hasting, Campbellford et autres endroits, était un chemin macadamisé et était devenue une grande route longtemps avant la construction du Grand-Tronc. On attirait l'attention sur le volume du trafic et sur le fait que jusqu'à récemment il y avait eu un passage à niveau croisant les voies du Grand-Tronc. Il y était mentionné qu'une nouvelle route avait été construite offrant une nouvelle voie pour se rendre au passage à niveau en question. On mentionne que cette nouvelle route "est paral-

lèle à la voie ferrée et est sise à très peu de distance de cette dernière." C'est le nouveau chemin au nord des voies que l'on trouve sur les cartes au dossier.

En regard de ce qui est survenu plus tard, le paragraphe 6 de la requête est très significatif: Citons-le en entier:—

> "En passant par ce nouveau chemin et en pénétrant dans la ville de Trenton par l'autre passage à niveau auquel on a fait allusion, la distance se trouve augmentée. Une partie du chemin originel ne sert maintenant plus au trafic et le nouveau chemin substitué à l'ancien est d'environ deux fois et demie plus long que le chemin originel devenu inutile."

On a consulté l'ordonnance de 1901. Il y a au dossier, en date du 4 novembre 1901, une lettre de M. J.-B. McColl, de Cobourg, Ont., avocat pour le township de Murray. Cette lettre est adressée au greffier du comité des chemins de fer du Conseil privé; il y est déclaré que l'ordonnance et le plan projetés avaient été adressés au préfet du township de Murray. On y lit ensuite:—

> "L'ordonnance semble satisfaisante, sauf que, à mon avis, on aurait dû insérer une clause stipulant que les travaux commenceraient immédiatement après l'émission de l'ordonnance".

L'ordonnance portant la date du 5 septembre 1901 fut régulièrement émise le 19 décembre 1901.

Après l'émission de l'ordonnance de 1901, il survint une autre discussion ayant surtout pour objet une dispute entre les compagnies du Grand-Tronc et de l'Ontario central au sujet du partage des frais d'une partie des travaux accomplis par la compagnie de l'Ontario central. On a aussi débattu certaines questions relatives à la partie de la route construite pour opérer le détournement du chemin Percy, en tant que divers individus sont intéressés.

Par la suite, à la demande du ministère des Chemins de fer et Canaux, M. E.-V. Johnson, ingénieur du ministère, présenta un rapport. Ce rapport porte la date du 26 juin 1902. Il portait sur le détournement sud-est du chemin Percy et n'a pas d'importance dans la présente requête.

Plus tard, le 23 octobre 1902, une lettre fut reçue de MM. Clute et Morden, de Belleville, Ont., avocats représentant le township de Murray. On lisait dans cette lettre:—

> "Nos clients désirent ardemment que les travaux commandés par le comité soient exécutés le plus tôt possible, car ils ont subi des pertes et des inconvénients, de même que le public, par suite du retard apporté dans l'exécution des stipulations de l'ordonnance. Il s'est déjà écoulé plus d'un an et les parties n'ont encore rien fait pour mettre à exécution les dispositions de l'ordonnance."

De plus, le 27 mai 1923, M. Clute écrivait une lettre au secrétaire du comité des chemins de fer dans laquelle il disait:—

> "Notre client, la municipalité de Murray, nous a écrit demandant quand la question serait discutée et insistant pour qu'il en soit disposé le plus tôt possible."

Dans une lettre du 9 juillet 1903, adressée au secrétaire du comité des chemins de fer, M. Clute, parlant de cette question, dit:—

> "Après la dernière réunion du comité des chemins de fer qui disposa de cette question, toutes les parties, on vous en a sans doute informé, se concertèrent et, autant que le Grand-Tronc et le township de Murray sont concernés, signèrent un mémoire qui fut jugé satisfaisant.

Il était déclaré dans la suite de la lettre que le township désirait vivement que les chemins fussent en bon état avant l'automne. La lettre ne contient rien de plus défini sur le moment où les parties tombèrent d'accord.

L'ordonnance du 26 septembre 1923 diffère de celle de 1901 quant au détail du détournement du chemin Percy vers le sud. La partie nord du chemin n'est pas en jeu.

Le 24 juin 1904, le secrétaire du comité des chemins de fer reçut une lettre du greffier du township de Murrray déclarant que le township désirait être représenté quand on ferait l'inspection. On prétendait qu'il y avait des questions à régler quant au régime d'égout. L'ordonnance du 26 septembre 1903 prescrivait au Grand-Tronc, autant que la chose était possible, de détourner les eaux qui

> "naturellement passeraient par le passage inférieur devant servir de route publique au ponceau situé à l'ouest, de façon à diminuer le volume d'eau passant par ledit passage inférieur."

Cela s'appliquait au passage inférieur où l'on devait détourner le chemin Percy allant vers le sud. La municipalité déclara que l'on n'avait pas convenablement prévu le détournement de l'eau. Il fut déclaré, en outre, que le conduit sous le pont dans le passage inférieur du Grand-Tronc et que le conduit situé à quelque quarante perches au sud du Grand-Tronc et croisant le nouveau chemin, étaient tous deux trop petits pour permettre le flot libre de l'eau à certaines saisons de l'année. On voulait donc être représenté lors de l'inspection. On déclara de plus que le gravier employé dans la construction du nouveau chemin était trop grossier, qu'il contenait de grosses pierres et qu'on devrait y ajouter une couche de gravier plus fin.

Plus tard un rapport fut présenté, sur demande, par M. E. V. Johnson, le 20 juillet 1904. Après avoir traité de la question du régime d'égout et après avoir fait certaines suggestions, il déclarait qu'il faudrait observer l'écoulement des eaux à l'époque de crue pour juger convenablement de ce que devrait être le régime d'égout.

Dans la lettre de la municipalité il est question du "nouveau chemin". Dans la correspondance figurant au dossier, l'expression "nouveau chemin" semble parfois signifier le nouveau chemin construit pour opérer le détournement du chemin Percy vers le sud, mais apparemment la municipalité désignait par "nouveau chemin" le chemin au nord ou le chemin au sud. En tout cas, l'ingénieur y donnait cette interprétation; il déclara que les chemins étaient bien construits et étaient recouverts d'une couche de bon gravier. Il dit qu'en certains endroits des cailloux émergeaient à la surface et que, à son avis, on devrait y ajouter une couche de gravier plus fin, ou briser les grosses pierres.

Il convient de noter que dans la lettre de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux accompagnant le rapport préparé par M. Johnson pour la commission on constate que l'expression "nouveau chemin" s'appliquait à toutes les nouvelles grandes routes.

En 1905, l'ingénieur en chef de la Commission fit une inspection à l'époque des crues. Il déclara avoir étudié la question de l'inondation "du passage inférieur au-dessous de la voie du Grand-Tronc, de ce que l'on appelle le "nouveau chemin". Il signala qu'à l'époque des crues du printemps le débit des eaux dans le passage inférieur était considérable à certains moments. On avait parlé d'un barrage. Il suggéra de recouvrir la route d'une couche de béton. Le chemin de fer entreprit de faire les changements recommandés dans le régime d'égout.

Il a surgi une discussion aux fins de savoir si, oui ou non, la municipalité avait accepté le projet de détournement. Après réflexion, il me semble que la lettre du 6 août 1906, de l'avocat du township, adressée à M. M. K. Cowan, de la compagnie du Grand-Tronc, dont copie se trouve au dossier et qui contient le paragraphe suivant:—

> "Je suis prié par le township de vous informer que le nouveau conseil est satisfait de l'ouvrage en béton du passage inférieur de Trenton et ne s'oppose nullement à ce que l'ingénieur accepte le nouveau chemin conformément à la décision du comité des chemins de fer."

"Je crois que la discussion se termine ainsi de façon satisfaisante." fait allusion au chemin construit pour opérer le détournement du chemin Percy vers le sud. Elle démontre de plus qu'il existait dans les esprits des intéressés une distinction indiquant que le prolongement sud du chemin détourné portait le nom de " nouveau chemin ".

A partir de la période terminée en 1906, dont les données ont été résumées en ce qui concere les points essentiels, autant que le dossier le permet, la Commission n'a été saisie d'aucune question concernant les grandes routes à cet endroit, jusqu'à 1924.

Le 21 avril 1924, le greffier du township de Murray écrivit à la Commission au sujet de la grande route située au nord de la station du Grand-Tronc à la jonction Trenton, déclarant que le conseil prétendait que le chemin n'avait jamais été complété, qu'il n'avait pas la largeur requise, que le conseil ne l'avait pas approuvé, que le conseil n'avait jamais obtenu de contrat, que le conseil de la municipalité de Murray n'avait pas fait les travaux d'entretien sur ladite route et qu'il était en très mauvais état, et cela depuis trois ans.

M. Maybee, député de la circonscription intéressée, déclarait dans une lettre, que le chemin en question n'avait jamais été d'une réelle utilité pour la municipalité de Murray, qu'il servait surtout aux véhicules et aux automobiles allant à la station et en revenant, et qu'il serait beaucoup plus utile si on le mettait en bon état; que la municipalité avait persisté dans son refus de prendre ledit chemin à ses charges et de le réparer. Si on l'obligeait de prendre ledit chemin à ses charges, le township se trouverait responsable d'une longueur de chemin deux fois plus considérable qu'avant le détournement. Il déclarait, en outre, que le chemin n'avait pas été convenablement construit.

Une inspection fut conduite par la Commission. Examinons par ordre les différents chapitres:

(1) La construction du chemin: L'ingénieur du ministère des Chemins de fer et Canaux, après l'inspection mentionnée, déclara que les chemins avaient été bien construits.

(2) La question de la prise de possession par la municipalité: Comme nous l'avons fait remarquer, il était stipulé que lorsque la route serait construite, la municipalité devait en prendre charge et l'entretenir.

Comme on l'a fait aussi remarquer, bien que la partie de la route Percy déviée dans une direction sud devait être "construite, sous tous rapports, de manière à satisfaire entièrement l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux du Gouvernement", rien de la sorte n'a été stipulé dans le cas de la route au nord de la gare du Grand-Tronc.

(3) La longueur de la route: On prétend aujourd'hui que de plus lourdes charges pèsent sur la municipalité du fait que la partie déviée de la route est plus longue que le premier tracé de la route entre les endroits dont il s'agit. On fait remarquer que cette question a été mise en relief dans la requête déposée avant l'émission de l'ordonnance de 1901 et, en dépit de cette requête, l'ordonnance a imposé à la municipalité le soin d'entretenir cette route.

(4) Question de l'entretien: La municipalité signale le fait que rien n'a été fait au point de vue de l'entretien depuis la construction de la route. Cela ne fait que donner plus de force à ce que dit l'ingénieur dans son rapport, c'est-à-dire que les routes sont bien construites.

Les membres de la Commission ont visité à pied une partie de la route en question et ont été surpris de la trouver en aussi bon état là où rien n'a été fait pour l'entretenir depuis environ vingt ans.

Prenant en considération toute la question, tenant compte du temps écoulé depuis la date où l'on a commencé les premiers travaux de construction sans faire de requête, au point de vue de l'état de la route, tenant compte de la déclaration de l'ingénieur disant que la route a été bien construite de même que de l'examen des lieux fait par moi-même, je suis d'avis qu'il n'est pas nécessaire

ou justifiable que la Commission intervienne dans le but de faire payer au chemin de fer le coût du revêtement de la route.

En cela je m'appuie sur la déclaration de l'ingénieur qui a fait l'inspection disant qu'il s'y trouvait certaines pierres qu'il faudrait briser ou recouvrir de gravier. Puisque l'on n'a pas entretenu cette route, c'est donc le temps qui s'est chargé de ce travail car nous n'avons vu aucune trace de ces pierres lors de notre visite à pieds.

Outre cette question de la construction de la route, une ou deux autres questions ayant trait au drainage ont été soulevées par l'ingénieur alors présent. A l'est de la gare se trouve un bas-fond marévageux d'où l'eau se répand jusque sur la partie déviée de la route. L'ingénieur de la Commission a déjà fait une visite d'inspection dans cet endroit et il a déclaré que le fossé situé au nord du chemin de fer, tout juste à l'est de la gare, ne se trouvait pas dans un état permettant l'écoulement complet des eaux au printemps et qu'il devrait être nettoyé et mis en bon état. Lors de leur visite dans cet endroit les membres de la Commission se sont assurés de ce fait et tout semblait être en bon état.

Au premier passage inférieur à l'ouest de la gare, il est nécessaire de faire nettoyer le fossé. Ce fossé s'obstrue et il semble bien que l'eau coule sur la partie déviée de la route. M. Frith, l'ingénieur du chemin de fer, a dit qu'il y verrait.

Quant à la déviation vers le sud de la route Percy dont on a parlé précédemment, il s'y trouve, comme on l'a fait remarquer, un passage inférieur dont le plancher est en béton. C'est sous ce plancher que passe le fossé. La municipalité a prétendu que ce fossé se bouchait de temps en temps et qu'alors la route devenait impraticable. Cela semble être causé par l'écoulement ordinaire des eaux des terres, c'est-à-dire, de drainage, et aussi, en partie, par l'eau qu'on laisse passer aux barrages situés au nord. Encore plus à l'ouest se trouve un ponceau qui laisse passer une bonne partie de l'eau.

A propos du ponceau et de l'eau qui coule sous le plancher de béton dont on a parlé, l'inspection faite dans ces endroits nous porte à croire qu'il s'y trouve des morceaux de bois qui interceptent l'écoulement des eaux. L'ingénieur a déclaré qu'il y verrait.

REQUÊTE DE LA "OTTAWA ELECTRIC RAILWAY COMPANY" DEMANDANT LA REVISION DE SON TARIF

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 5 juin 1925, approuvé par le commissaire en chef et par les commissaires Boyce et Oliver

Par sa décision du 19 avril 1920 la Commission, en tant que les tarifs particuliers se rapportent à la situation actuelle, établissant entre l'avenue Holland et le Parc Britannia un tarif de cinq (5) cents en espèces, et de 6 heures à 7 heures 30 du matin et de 5 à 6 heures 30 du soir de huit billets pour vingt-cinq cents. Ces derniers étaient appelés des "billets d'ouvriers". Ces billets sont appelés ci-après des "billets jaunes". On prétend que pendant les heures indiquées ces billets sont d'usage général et ne sont pas utilisés seulement par les ouvriers. Cela est bien naturel.

On demande la revision du tarif dans les limites du territoire dont il s'agit dans le jugement rendu en 1920 relativement (a) au territoire et aux (b) billets jaunes.

On a l'intention d'établir une zone s'étendant de l'avenue Granville, limite de la cité à l'ouest, jusqu'à l'emplacement de ville McKellar, désignée ci-après sous le nom de Zone A; et une deuxième de l'emplacement de ville McKellar jusqu'à Britannia, ci-après appelée la Zone B. On veut faire disparaître les billets jaunes dans la zone s'étendant des limites de la cité jusqu'à McKellar, et d'établir dans cette zone un tarif de dix billets pour vingt-cinq cents, ne restreignant pas l'usage de ces billets à une période particulière de temps les jours où les voitures sont en circulation. Cela ne dérangera en rien le tarif de cinq

cents en espèces pour un simple trajet, et remplacera les billets jaunes non seulement pendant la période de temps restreinte mais pour toute la journée de travail par un tarif de 2½ cents. On veut, dans la zone s'étendant de McKellar à Britannia, soit la Zone B, faire disparaître les billets jaunes et ne pas les remplacer par un tarif réduit en tant qu'il s'agisse du mouvement dans la direction est jusqu'aux limites de la ville. Ce qui veut dire que le tarif de 5 cents en espèces sera en vigueur dans ce cas.

Dans les limites de la zone B on a l'intention d'établir un tarif de dix billets pour vingt-cinq cents. Cela permettra à la personne qui achètera dix billets pour vingt-cinq cents de voyager dans l'une ou l'autre de ces deux zones pour 2½ cents. Si cette personne désire voyager d'une zone dans l'autre zone, elle devra donc ainsi payer 5 cents.

Bien qu'une certaine quantité de trafic ait pour point de départ et pour point d'arrêt le réseau de Britannia, la Commission n'a jamais vu des chiffres établissant au juste l'importance de ce trafic. D'après ce que l'on veut établir, ce trafic local sur la ligne de Britannia sera considéré comme un trafic dans la zone même. Nous basant sur les témoignages déjà rendus devant la Commission dans des causes précédentes nous sommes d'avis que ce trafic dans la zone même n'est pas d'une grande importance au point de vue du montant. Au cours des exposés faits devant la Commission dans cette cause comme dans les autres causes, l'on a plutôt appuyé sur la question du tarif d'un endroit situé sur le réseau de Britannia à la cité.

Tout le monde sait que l'on a fait des travaux considérables de développement au point de vue d'un quartier bourgeois à l'ouest des limites de la cité d'Ottawa. Alors qu'il fut un temps où ce trafic était constitué par les personnes qui habitaient des résidences d'été, tout récemment le nombre des personnes qui demeurent toute l'année dans le territoire situé à l'ouest des limites de la ville et à l'est de Britannia a augmenté. De sorte que la question importante est celle du trajet de ce territoire à Ottawa ou d'Ottawa à ce territoire.

Le projet de réduire le tarif de huit billets pour vingt-cinq cents à 2½ cents signifie une réduction de cinq-huitièmes d'un cent. D'un autre côté, dans la zone B ce projet représente une augmentation de 1⅞ cent sur le tarif du billet jaune.

Les autres demandes qui ont été soumises à la Commission ont été basées sur le fait, prétendait-on, que le réseau de Britannia ne rapportait pas un revenu suffisant. Lorsque cette question a été soumise à la Commission en 1919, le commissaire en chef d'alors, Sir Henry Drayton, a déclaré que si l'on avait séparément tenu compte du réseau de Britannia il était clairement établi que les revenus de ce réseau n'étaient pas suffisants. La Cour Suprême, répondant à la question qui lui avait été soumise, a déclaré entre autres choses que cette partie du réseau à l'ouest de l'avenue Holland devait être envisagée distinctement du réseau de la cité.

A la suite de cela, la *Ottawa Electric Company* a pris des mesures pour augmenter le tarif et elle a déposé un tarif indiquant les augmentations projetées. Tout cela se trouve contenu dans le jugement du feu commissaire en chef Carvell qui autorisait l'augmentation. Dans la décision de 1920 on a étudié cette question au point de vue d'une augmentation nécessaire du revenu de la *Ottawa Electric Railway Company.*

Lorsqu'a été déposé le tarif dont il s'agit ici, nous avons reçu des lettres des diverses parties intéressées. Nous avons reçu du secrétaire du township de Nepean une lettre en date du 10 mars 1925 laissant entendre qu'il se pourrait fort bien que le conseil du township désirât être représenté. Le 21 mars on a fait tenir à la Commission une résolution des syndics du village (*Police Village*) de Westboro se lisant comme suit:

"*Résolu:*

"Que la Corporation du Bureau des Syndics du Village (Police Village) de Westboro désire se déclarer en faveur du tarif projeté soumis par la *Ottawa Electric* à la Commission des Chemins de fer, en tant que ce tarif s'applique à la zone à l'est de McKellar, et tient de plus à exprimer sa satisfaction de ce que l'on ait soulevé cette question rendant ainsi service aux milliers de personnes qui demeurent dans cette zone."

Dans la lettre qui accompagnait cette résolution, on disait que la grande majorité des personnes voyageant sur la voie de Britannia demeurent à l'est de McKellar. On a déclaré que pas moins de 5,000 personnes demeurent à moins d'un mille des limites actuelles de la ville et on ajoutait que le remaniement du tarif projeté par la *Ottawa Electric* était plus que "bien accueilli par nous."

Le 24 mars le conseil du township de Nepean a déposé des objections à l'augmentation. Le 31 mars la Commission a reçu de M. H.-L. Carson, secrétaire de la *McKellar Citizens' Association* une lettre renfermant une résolution en faveur de la réduction du tarif proposé par la compagnie des tramways. Les contribuables à l'ouest de McKellar ont fait déposer par leur avocat, le 1er avril, leurs objections aux mesures proposées, alléguant qu'il n'y existait aucune raison valable motivant une modification au tarif ou pour l'établissement de zones projetées.

On doit remarquer que la présente requête n'est pas fondée sur la prétention que les recettes de cette partie du réseau sont insuffisantes et que, partant, les taux doivent être augmentés. On allègue qu'en se basant sur une analyse qui a été faite du trafic la compagnie est d'opinion qu'elle est justifiable de diviser le territoire concerné en deux zones; et qu'elle est de plus justifiable, ayant en vue la question d'un plus grand développement du trafic, d'accorder un tarif réduit dans la zone A telle qu'on l'a exposé.

La compagnie a déclaré que, —

"Sur les représentations des personnes demeurant dans la zone A, on nous a fréquemment demandé d'adopter des mesures quelconques ayant trait au tarif dans cet endroit, et nous avons bien pensé que ce tarif était un peu trop élevé à cause de leur proximité de la ville; mais tant que la ligne sera considérée comme faisant partie d'une même zone il sera difficile d'y apporter un changement quelconque. *Témoignage de M. Burpee, pages 529, 530, vol. 440.*

De plus, on dit que le tarif est censé devoir augmenter le trafic.

"Nous espérons que le tarif moins élevé entre McKellar, Highland-Park et Westboro, qui sont les centres les plus populeux, induira un plus grand nombre de personnes d'utiliser le service de tramways pour se rendre à la ville au lieu de s'y rendre comme un grand nombre d'entre eux le font aujourd'hui, en montant dans les automobiles de leurs amis, et ainsi de suite." (*Ibid — page 372*).

L'avocat des personnes demeurant dans la zone A allégua que le système actuel était injuste et donna comme exemple les personnes résidant sur l'avenue Hillson et Ottawa ouest, deux endroits situés à l'ouest des limites de la ville mais tout près. On a prétendu que l'avenue Hillson était de 300 à 400 verges à l'ouest et Ottawa ouest à 150 verges des limites de la ville.

On a fait remarquer que si les personnes résidant dans ces endroits désirent voyager de cette zone à la ville ou de la ville à cette zone il leur faut payer pour cette courte distance les mêmes taux qui présentement pourraient les conduire jusqu'au bout de la ligne, à Britannia ou de Britannia à la ville. La même situation, a-t-il été allégué, s'appliquait à la grande majorité des personnes résidant le long de la ligne, Westboro étant cité spécialement comme exemple.

Il s'est écoulé une période d'à peu près deux semaines entre la première et la seconde audition de la présente requête. L'avocat a prétendu que ce ne fut qu'en raison des efforts énergiques de ceux qu'il représentait que la question avait été étudiée.

En même temps la compagnie prétend, en substance, que les mêmes conditions n'existent pas dans la zone B et dans la zone A et qu'il est justifiable de renoncer à l'emploi des billets jaunes.

La question donc, telle que présentée, comporte—

(*a*) La proposition de remanier le territoire de manière à établir deux zones au lieu de la zone actuelle;

(*b*) La question de savoir si oui ou non dans le remaniement des zones ou du tarif la compagnie n'accorde pas un traitement qui puisse être considéré comme injuste pour une section et trop avantageux pour l'autre.

A l'audition, la discussion s'est faite sur le point de savoir s'il incombait à la compagnie de motiver l'augmentation que comportait le remplacement des billets jaunes par un tarif de cinq cents en espèces. Le tarif de huit billets pour vingt-cinq cents est un tarif spécial et les conditions qui l'ont fait adopter par la compagnie exigent que ce point soit discuté plus longuement.

Quant à la preuve à établir dans les cas où les taux sont augmentés il faut, en général, que la personne qui s'oppose à l'augmentation du taux prouve à l'évidence que la chose n'est pas raisonnable; dans ce cas la preuve incombe à la compagnie.

Dans l'amendement à la Loi des chemins de fer de 1919, l'article 331, paragraphe 3, ayant trait à l'augmentation des tarifs spéciaux des marchandises", a été modifié par la clause conditionnelle suivante: —

> "toutefois, lorsque opposition à pareil tarif est produite devant la Commission, la preuve justifiant les avances projetées incombe à la compagnie qui dépose ledit tarif."

La disposition qui fait peser tout le poids de justifier les avances sur la compagnie sans preuve à l'évidence que la chose n'est pas raisonnable de la part des personnes ainsi désavantagées, n'a trait qu'aux taux de marchandises seulement; il est par conséquent évident, d'après la règle ordinaire de construction, que la preuve explicitement imposée de cette manière dans le cas des taux des marchandises n'étant aucunement rattachée dans aucun autre article de la loi à une preuve semblable dans le cas des voyageurs, les taux des voyageurs restent soumis à la même exigence que la preuve que la chose n'est pas raisonnable doit être établie à l'évidence avant que cette preuve incombe à une autre partie.

Excepté lorsqu'il s'agit de discrimination, on ne peut dire que cette question a été abordée en se plaçant au point de vue que la compagnie ne s'est pas rendue à l'exigence de la preuve qu'il lui incombait légalement d'établir .

Lors de l'étude du mouvement du trafic, une analyse a été déposée à titre de pièce N° 6. Cette analyse a trait à une période de soixante-douze jours du 13 janvier au 31 mars 1925. Les chiffres démontrent que les personnes transportées entre Ottawa et McKellar représentent 70 p. 100 du trafic total. Une pièce déposée lors de l'audition de 1918 et basée sur la période écoulée du 6 septembre 1918 au 15 octobre 1918 donne, lorsqu'on l'analyse, 63 p. 100, tant pour l'est que pour l'ouest, comme représentant le trafic entre l'avenue Holland et McKellar.

Le trafic total pendant les soixante-douze jours dont je viens de parler entre Ottawa et McKellar donne le chiffre de 185,876½, et entre Ottawa et le parc Britannia, 81,027, soit un total de 266,903½. La demie est due au fait que les conducteurs avaient reçu instruction de compter les enfants comme des demi taxes, afin de rendre le travail plus facile. Les voyageurs transportés entre Ottawa et McKellar, pendant cette période, représentaient 70 p. 100 des voya-

geurs transportés sur la ligne de Britannia. Pendant cette période on a utilisé 39,471 billets jaunes. Si l'on répartit ces billets d'après la même proportion que celle du trafic total, 70 p. 100 de ce nombre, ou 27,630, ont trait à la zone A, tandis que le reste, soit 11,841, à la zone B. Toujours d'après cette base, 14.8 p. 100 des voyageurs de la zone A ont utilisé des billets jaunes, tandis que 14.6 p. 100 des voyageurs de la zone B ont utilisé des billets jaunes. Du trafic total dans les zones A et B, 14.8 p. 100 de ce trafic représentent des billets jaunes.

On a fait une certaine discussion autour de la question de savoir si les chiffres obtenus pour les soixante-douze jours représentaient bien le trafic total. Une des critiques bien évidentes qui, cependant, demande une analyse plus approfondie, dit que ces relevés du trafic ont été faits au cours de l'hiver alors que le trafic, comme on pourrait s'y attendre, est moins considérable. Bien qu'en d'autres circonstances l'on ait produit des relevés donnant le nombre total des personnes voyageant pendant des périodes plus longues, il est difficile d'arriver à une base qui permette d'établir une comparaison. L'avocat de la Compagnie et l'avocat des personnes demeurant dans la zone B admettent tous deux que les conditions ont été modifiées au point de rendre difficile, sinon impossible, l'établissement d'une base de comparaison. Le développement des grandes routes améliorées et l'expansion du trafic automobile ont évidemment fait naître un nouvel état de choses qu'il est impossible de représenter par un dénominateur commun aux conditions actuelles et aux conditions du passé.

A la vérité, l'argument est important qui dit que les chiffres détaillés pour toute l'année indiqueraient, à n'en pas douter, que le trafic est plus considérable en été que pendant la période que l'on a choisie; mais cela ne touche pas à la question de savoir quel effet ce calcul aurait sur le nombre des personnes qui utilisent les billets jaunes. Le trafic de l'été peut fort bien représenter des personnes qui sortent de la ville pour s'amuser ou qui vont en pique-nique, ou encore des personnes qui passent la saison estivale dans des maisons d'été. On suggère qu'un bon moyen d'établir la demande de billets jaunes est de le baser sur le nombre des familles qui restent toute l'année dans ce district et non sur l'augmentation de trafic au cours des mois d'été. Les personnes qui voyagent en été, ce semble, trouveraient plus convenable, et dans une plus grande mesure que les personnes qui passent l'année dans cet endroit, de voyager à des heures où les billets jaunes ne sont pas utilisés.

Quant au fait de voyager, les personnes qui résident le long de cette ligne et qui travaillent dans la ville peuvent à l'heure actuelle utiliser les billets d'ouvriers pour aller vers l'est et vers l'ouest. Il n'est pas probable, cependant, qu'un bien grand nombre d'employés de bureau se servent de ces billets de bonne heure le matin pour venir en ville. Pour une partie de l'été au moins les employés civils qui passent l'été dans des maisons situées le long de la ligne de Britannia jouissent de l'avantage des heures de bureau finissant à quatre heures du soir; il ne faut donc pas s'attendre à ce que, dans ces conditions, un bien grand nombre de personnes attendent l'heure où les billets jaunes sont valables.

A tout prendre par conséquent, bien que les chiffres donnés pour la période de soixante-douze jours ne représentent peut-être pas exactement le total du trafic de l'été, il semblerait juste de conclure que ces chiffres représentent d'une manière raisonnable le nombre de personnes utilisant des billets jaunes dont il faut tenir compte dans le changement projeté.

A propos des lignes de rayonnement de chemin de fer électrique la Commission a établi un tarif régulier de voyageurs actuellement de 2.875 cents par mille. Dans le jugement rendu par l'ancien commissaire en chef Drayton en 1919 la *Ottawa Electric Railway Company* était considérée non pas comme une ligne de rayonnement mais comme un réseau de ville ayant des lignes d'alimentation. Dans le même jugement, il était déclaré que la situation d'alors offrait des conditions si différentes de celles sur lesquelles avaient été basés les autres jugements de la Commission que la situation de la *Ottawa Electric Railway* s'en trouvait bien différente; et on faisait allusion au fait que la *Ottawa Electric*

Railway Company appliquait un tarif uniforme à tous les usagers de son réseau sans tenir compte du service rendu, ce pour quoi on payait un tarif spécial; et on insistait sur le fait que le réseau devait être considéré dans son ensemble.

En réponse à la question qui lui avait été soumise, la Cour Suprême a décidé entre autres choses que la Commission n'avait pas le droit de considérer les opérations de la compganie dans leur ensemble et de maintenir le tarif qui existait alors. Elle a de plus décidé que dans le but de faire le calcul du tarif à exiger des voyageurs sur la ligne de Britannia le commencement de ladite ligne devrait se trouver à l'avenue Holland.

On a tenu compte de la décision de la Cour Suprême dans les tarifs qui ont été dans la suite déposés par la Compagnie, tarifs qui ont été soumis à la décision de la Commission en 1920.

La décision de 1919 a maintenu que les taux de la ville ne pouvaient pas être remaniés en les réduisant, à cause d'un accord alors en vigueur et qui avait été ratifié par le Parlement. Dans son jugement le feu commissaire en chef Carvell a fait remarquer que la partie de cette ligne à l'ouest de l'avenue Holland ne tombait pas sous le coup de cet accord.

Dans sa demande faite à la suite de la décision de la Cour Suprême, la compagnie du tramway voulait éliminer les billets jaunes et aussi subdiviser la zone entre la limite ouest de la cité et Britannia tout comme elle veut le faire actuellement.

L'avocat de la zone B prétend que le système de subdivision de zone tel que proposé ne répond pas au projet de la *Ottawa Electric Railway,* ce projet comportant un tarif général à prix ferme de 5 cents.

Dans son jugement du 19 avril 1920 le feu commissaire en chef Carvell a donné une suggestion touchant les billets jaunes utilisés sur la ligne de Britannia. Les termes mêmes de ce jugement sont très significatifs.

> ". . . Je crois qu'il ne serait pas hors de propos d'appliquer les mêmes conditions aux billets des ouvriers. . . . sur ces extensions que les conditions qui s'appliquent au reste du réseau, et c'est pourquoi je conclus que le tarif pour les ouvriers d'un endroit quelconque entre Britannia et l'avenue Holland à partir du premier voyage le matin jusqu'à 7.30 heures de l'avant-midi, et entre 5 heures et 6.30 heures du soir devrait être de trente-trois billets pour $1, ou huit pour vingt-cinq cents."

Il semblerait d'après les termes mêmes du passage cité ici—remarquez les mots "les mêmes conditions devraient s'appliquer. . . . aux extensions que les conditions qui s'appliquent au reste du réseau. . . ." que c'est de l'existence de l'accord portant sur le reste du système que le feu commissaire en chef avait tenu compte.

Dans l'accord du 25 janvier 1924, confirmé par la loi chapitre 84, 14-15, George V, on n'a pas tenu compte des billets jaunes, et quelles que soient les raisons invoquées pour que l'usage de ces billets dans la ville, bien que ce soit aux termes de l'accord, serve à déterminer le tarif à appliquer ailleurs, ces raisons, ce me semble, ne tiennent plus.

Nous avons donné les détails touchant le trafic au cours de la période des soixante-douze jours. Dans cette période le nombre moyen de voyageurs par jour est de 3,707; une moyenne de 2,582 dans la zone A et de 1,125 dans la zone B; et dans cette moyenne se trouve comprise la moyenne des voyageurs, par jour, utilisant les billets spéciaux, de 384 dans la zone A et de 164 dans la zone B. On détermine le pourcentage en appliquant à la zone A, par exemple, le même pourcentage de billets jaunes que le pourcentage du total des billets donné pour cette zone. Se basant sur les 164 billets dans la zone B la compagnie du chemin de fer calcule que la différence entre 5 cents et 3½ cents représenterait 1.875 cents ou $3.07 par jour.

Lorsque l'on scrute ces chiffres on constate que l'on n'a pas fait un grand usage de ces billets le dimanche, soit en tout 299, et que le samedi la moyenne est encore moins considérable que celle des autres jours de la semaine. Le chiffre varie de 287 à 496 donnant une moyenne de 369 par jour. Il nous est inutile de pousser plus loin cette analyse puisque nous ne pouvons obtenir les détails touchant la répartition de cette différence entre les deux zones.

Appliquant cette moyenne de $3.07 par jour au trafic annuel, le total, pour l'année ainsi calculée, serait de $1,123 d'augmentation. Tout cela prête flanc à la critique déjà exposée relativement à la période dont il est question, c'est-à-dire qu'elle ne donne pas une idée exacte de tout le trafic. D'un autre côté, les remaniements de tarifs proposés, d'après les chiffres donnés pour la période sous examen, auraient pour résultat une réduction de $57.33 par jour dans les recettes. Etendant ce calcul à une période annuelle, le total serait de $20,925. D'après ce calcul basé sur les chiffres de la période sous examen il y aurait pendant une année une réduction de $19,802 dans les recettes provenant du trafic dans les deux zones.

Voici l'une des questions soumises à la Cour Suprême:—

> "ou la Commission doit-elle permettre de déposer des tarifs basés sur le parcours en milles pour les services de la ligne de Britannia sans tenir compte de la partie la plus considérable du réseau dont il est question dans un accord conclu avec la municipalité?"

La Cour Suprême a répondu: "Oui, sans qu'il soit nécessaire de prendre pour base le parcours en milles."

Pour bien comprendre ce que ces tarifs peuvent signifier, je crois utile de faire allusion à la base du parcours en milles. Le fait qu'il existe des tarifs à prix ferme dans la cité d'Ottawa ne me semble pas constituer une mesure concluante; il faut de plus remarquer qu'il est clairement arrêté que les tarifs contenus dans cet accord ne peuvent pas être remaniés par la Commission avant l'expiration de cinq années révolues. Voir l'article 4, paragraphe (b) et article 9, paragraphe (b).

La Cour Suprême a considéré la ligne de Britannia comme commençant à l'avenue Holland. Les tarifs arrêtés dans l'article 4, paragraphe (a) de l'accord existant doivent, par suite de l'article 4, paragraphe (c) s'appliquer entre autres choses "au service de transport de la compagnie existant actuellement ou construit ou exploité dans la suite dans les limites actuelles de la ville."

Aux termes de l'accord, d'après les rectrictions, la juridiction de la Commission commence, pour les fins de la présente demande, aux limites ouest de la ville.

De l'avenue Holland à McKellar la distance est de 2.02 milles; de McKellar à Britannia la distance est de 2.24 milles faisant un total de 4.26 milles. Dans ce total, cependant, se trouve comprise la section s'étendant entre l'avenue Holland et l'avenue Granville, aux limites ouest de la ville, une distance de 2,000 pieds ou environ .39 d'un mille. Ce qui laisse une distance de 3.87 milles qui relève de la juridiction de la Commission.

L'avocat de la zone A, qui appuyait le projet de la compagnie de chemin de fer, a fortement insisté sur le fait que jusqu'ici la zone, tout en étant plus rapprochée de la ville, avait payé un tarif proportionné plus élevé que celui de Britannia. Se basant sur un tarif de huit billets pour vingt-cinq cents et sur la distance en milles de 2.02 à partir de l'avenue Holland, le tarif de McKellar représentait 1.54 cent par mille tandis que celui de Britannia ne représentait que .733 cent par mille. Bien que l'on ait dit partout que les billets jaunes se vendaient huit pour vingt-cinq cents on les vend aussi 33 pour $1. ou au prix de 3.03 cents par billet. Prenant ce chiffre pour base, la distance de 2.02 milles jusqu'à McKellar représenterait un tarif de 1.50 cent par mille tandis que celle de Britannia n'était que .711 cent par mille.

En faisant le calcul du tarif demandé dans le remaniement projeté, la Commission doit reconnaître, pour les raisons déjà exposées, que le territoire actuellement sous sa juridiction représente la zone A, soit une distance de 2.02 milles, moins .39, ou 1.69 mille, et la zone B, soit 2.24 milles, formant un total de 3.87 milles.

La zone A, au taux de 2½ cents pour 1.63 mille représente 1.53 cent par mille. La zone B, pour une distance totale de 3.87 milles, au taux de 5 cents par mille représente 1.29 cent par mille.

Dans une pièce justificative N° 8 préparée par M. McRae, répartiteur, on constate que la zone A a une population de 5,322 personnes et qu'il s'y trouve de plus 100 maisons d'été et que la zone B a une population de 1,217 personnes et qu'il s'y trouve de plus 320 maisons d'été.

L'application d'un tarif de zone unique au territoire à l'ouest des limites de la cité est le résultat, comme on l'a exposé, de la coutume et non pas d'une obligation quelconque imposée par la loi des chemins de fer. La base générale des tarifs de voyageurs, aux termes de la Loi des chemins de fer, est la distance en milles. Toutefois, la Commission, comme d'autres tribunaux qui ont un pouvoir régulateur, a reconnu que des tarifs de zone peuvent être exigés à condition de ne pas établir une distinction injuste.

Comme on l'a déjà exposé, le tarif que l'on a l'intention de mettre en vigueur aura pour résultat, espère-t-on, de développer le trafic. La Commission a décidé qu'une compagnie de chemin de fer, pourvu qu'elle n'établisse pas une distinction injuste, peut accorder un tarif réduit dans le but de développer son trafic.

Demande du *District Board of Trade,* de Coalhurst, Alta., dossier 24470. Jugements et Ordonnances de la Commission, Vol. XIII, 259, à la page 260.

Ce que comporte la présente demande entre bien, à propos des billets spéciaux dont il est ici question, dans la catégorie des tarifs d'abonnement, et les principes qui s'appliquent à la prise en considération des allégations de discrimination touchant les tarifs d'abonnement s'appliquent également dans le cas des billets jaunes dont il est ici question. La différence du traitement accordé à différents endroits ne constitue pas nécessairement une distinction injuste et, faute de preuve établissant qu'il existe de fait une distinction ayant pour résultat un réel désavantage pour l'endroit où on refuse ces tarifs, la Commission ne peut intervenir.

Massiah vs. C.P.C., 17 causes ch. Can., 88.

Cité de Toronto et ville de Brampton contre C.G.T. et C.P.C., 11 ch. de fer C., 370.

Wegenast contre Comp. du C.G.T., 8 ch. de fer C., 42.

Je serais porté à croire que lorsque, comme on l'a fait remarquer, la compagnie de chemin de fer peut baser ses tarifs sur la distance en milles, bien qu'elle puisse pour l'avantage du public et par suite de la densité du trafic, etc., établir ces tarifs sur une base de zone, et lorsqu'elle exerce ou essaie d'exercer ce pouvoir à propos d'une nouvelle distribution en zones, il incombe encore à ceux qui s'opposent à ce changement de montrer de quelle manière le tarif leur est désavantageux.

Bien qu'un témoin de la zone B ait allégué que le remaniement projeté serait désavantageux pour cette zone, il n'a établi aucune preuve concluante nous justifiant de tirer la même conclusion que lui.

Je suis d'avis que l'on n'a pas établi une preuve évidente de l'extravagance de ce tarif ou de discrimination de la part de la compagnie du chemin de fer. Je suis de plus d'avis que si l'on tient compte de l'analyse du trafic, de la nature du trajet, et de la densité de la population de ce territoire, le remaniement pro-

posé par la compagnie de chemin de fer n'est ni extravagant, ni injuste pour une des zones et qu'il devrait être autorisé.

Quant aux billets jaunes encore en circulation, je suis d'avis que l'on devrait s'en tenir à la décision de l'ordonnance N° 34748 du 13 février 1924 voulant que lesdits billets soient rachetés par la compagnie requérante au prix de vente lorsque ces billets sont présentés à ses bureaux, 248 rue Albert, dans la ville d'Ottawa, ou acceptés par les conducteurs de ses tramways lorsque ces billets sont présentés un par un pour une valeur de trois cents chacun.

REQUÊTE DE LA VILLE D'INGERSOLL AU SUJET DES AIGUILLAGES COMMUNS

Jugement du commissaire Boyce le 18 avril 1925 approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Lawrence, le commissaire Oliver dissident

Cette demande d'établissement d'aiguillages communs publics entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada est le renouvellement, de l'assentiment de la Commission, d'une ancienne demande faite à la Commission au sujet d'aiguillages communs entre les mêmes chemins de fer, au même endroit et dans la même ville, demande que la Commission a entendue à Hamilton, Ont., le 29 octobre 1919, et pour laquelle aucune ordonnance n'a été émise pour les raisons exposées à la fin de l'audition par le feu commissaire en chef qui présidait: (Volume 313, pages 9259-60).

> "Il me semble que tant que l'une des deux compagnies de chemin de fer ne sera pas propriétaire de ce terrain, nous n'avons pas le pouvoir d'émettre une ordonnance contre ces personnes. . . Je vous suggérerais de consulter un avocat et, lorsque vous serez convaincus d'avoir un plan bien élaboré, revenez ici et la Commission écoutera l'exposé de votre cause."

Le 30 mai 1923 la corporation de la ville d'Ingersoll a renouvelé la demande, alléguant que l'objection ayant trait au titre de propriété du terrain, comme le dit le passage précité, n'existait plus et que, suivant son exposé, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient acquis le terrain dont il s'agit et qu'une ordonnance émise à propos des aiguillages communs, par suite des nouvelles conditions, aurait trait à un terrain relevant de l'un des deux chemins de fer intéressés et, par conséquent, "soumis à la juridiction de la Commission." Les deux compagnies de chemins de fer ont ensuite soumis des déclarations touchant la situation que l'on disait ne plus être la même et, entre autres choses, les déclarations soumises par les chemins de fer Nationaux du Canada, le 17 janvier et le 3 mars 1924 contenaient le passage suivant:

> "Afin que la Commission puisse maintenant exercer sa juridiction nous avons obtenu de la John Morrow Company un bail du terrain nécessaire au loyer de $100 par année dans le but d'y construire la voie d'aiguillage commun, le bail devant être exécuté lorsque la Commission consentira à l'établissement de l'aiguillage commun."

Et, dans la dernière déclaration soumise au nom des chemins de fer Nationaux du Canada, le 3 mars 1924.

> "En réalité le rameau des chemins de fer Nationaux où l'on se propose de faire le transfert appartient entièrement à ces chemins de fer. Il ne s'agit pas ici d'une voie de chargement particulière, et la soi-disant ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien est également une voie de chargement privée, mais au contraire cette voie appartient aux deux comcompagnies de chemin de fer; les chemins de fer Nationaux ayant payé la moitié du coût de la construction."

On a aussi déposé, en même temps que ces déclarations, ayant trait aux nouvelles conditions du fait du changement de propriétaires, pour justifier la nouvelle audition demandée par la municipalité et appuyée par les chemins de fer Nationaux, une copie de l'accord, daté le 10 novembre 1910, intervenu entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc portant sur l'exploitation conjointe de la voie de chargement dont il s'agit ici "dans le but d'atteindre l'établissement de la *Noxon Company, Limited*".

A la suite de ces déclarations ainsi soumises la Commission a ordonné une nouvelle audition tenue à Ottawa le 1er avril 1924 alors que toute la situation a été étudiée à fond.

Par son ordonnance N° 14819, datée le 1er août 1911, à la suite de la demande des citoyens, des marchands et des manufacturiers de la ville d'Ingersol, la Commission a ordonné l'établissement d'aiguillages communs pour le trafic entre le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, aiguillages qui sont situés au nord de la rivière Thames et qui ont de fait été construits et exploités. Il n'y avait pas d'aiguillage commun au sud de la rivière et le développement des industries dans cette partie de la ville, a-t-on dit, montrait bien qu'un aiguillage commun serait bien utile au sud de la rivière parce que le raccordement fait au nord de la rivière restreignait l'aiguillage commun, pour les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la division St-Mary, tandis qu'un aiguillage commun au sud de la rivière permettrait le transfert général de tout le trafic sur les deux lignes de chemin de fer.

La requête entendue par la Commission au mois d'octobre 1919 et au sujet de laquelle aucune ordonnance n'a été émise pour les raisons données précédemment, et maintenant soumise de nouveau à la Commission à titre de nouvelle audition au nom de la corporation municipale de la ville d'Ingersoll, demande l'émission d'une ordonnance enjoignant de relier ainsi les deux embranchements ou voies de chargement des deux chemins de fer là où ils se rejoignent sur le terrain de la *Noxon Company,* au sud de la rivière, de la manière exposée et indiquée dans le plan, afin de constituer un système d'aiguillage commun entre les deux compagnies de chemin de fer.

Avant l'année 1909 les voies du Grand-Tronc ne desservaient pas l'industrie *Noxon* au sud de la rivière. Le chemin de fer a fait une demande le 27 juillet 1909, du consentement de la *Noxon Company,* tel que déposé et soumis ici —

> " Autorisant la construction, l'entretien et l'exploitation de la voie d'évitement et de la voie de chargement et de raccorder cette voie, en y permettant le mouvement des locomotives et des wagons de cette compagnie, aux deux voies d'évitement appartenant à la *Noxon Company,* tel qu'indiqué sur le plan."

Cette demande exprimait le désir du chemin de fer Grand-Tronc, comme on le constate dans les procès-verbaux, de construire une voie de chargement de sa ligne au nord de la rivière, traversant au sud pour faire raccordement, tout en les desservant, avec les deux voies d'évitement particulières de la *Noxon Company,* alors construites et desservies par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette dernière compagnie s'est fortement opposée à cette demande pour cette raison que les propositions du Grand-Tronc, comme l'indique le plan, comportaient le croisement d'une des voies de chargement et le raccordement avec l'autre voie d'évitement de cette compagnie desservant l'établissement de la compagnie *Noxon* et lors d'une audition à Ottawa, le 14 septembre 1900 la demande a été renvoyée avec permission de la renouveler.

Une demande a été faite le 20 octobre 1909 et la lettre qui accompagnait la demande disait bien clairement, je crois, que ce que la compagnie demandait c'était l'approbation des plans ayant trait à " une voie de chargement conduisant sur le terrain de la *Noxon Company,* à Ingersoll ".

La demande ayant été référée au chef du service d'exploitation de la Commission a été approuvée à la condition que les compagnies de chemin de fer intéressées s'entendent, d'un commun accord, pour utiliser conjointement la partie des voies d'évitement du chemin de fer Pacifique-Canadien qui conduit à l'établissement de la *Noxon Company* et l'ordonnance n° 8546 a été émise le 3 novembre 1909 autorisant la construction, aux termes des articles 176 et 222 de la Loi des chemins de fer alors en vigueur, d'un embranchement ou voie d'évitement et d'une voie de chargement à partir de cet embranchement, d'après les plans déposés à la condition que la partie des voies d'évitement projetées du Pacifique-Canadien conduisant à la *Noxon Company* soit exploitée et entretenue conjointement par les deux compagnies, aux termes d'un commun accord, et qu'à défaut de tel accord, les conditions en soient arrêtées par la Commission.

Le 3 décembre 1909 la Commission a appris du Grand-Tronc que la voie de chargement était alors terminée et que l'on attendait que l'ingénieur de la Commission en fasse l'inspection, mais après avoir consulté l'ingénieur de la Commission et de l'assentiment de la Commission, l'avocat du Grand-Tronc a été averti, le 7 décembre 1909, que la Commission n'avait pas coutume de faire l'inspection des voies de chargement parce que ces voies ne sont pas construites pour servir au trafic en général.

Il est évident qu'en faisant ces deux demandes la compagnie du Grand-Tronc voulait obtenir un service d'aiguillage sur le terrain de la *Noxon Company* et il lui fallait, à cette fin, construire, à partir de sa ligne principale des voies traversant la rivière comme l'indique le plan. Dans une lettre du 7 août 1909 venant de la compagnie du Grand-Tronc ancien propriétaire des chemins de fer Nationaux et déposée au dossier, on dit que ces voies sont simplement des voies d'aiguillage et tout ce qui dans les deux demandes se rapporte à ces voies, ainsi que le plan lui-même, indique que, peu importe l'article de la Loi des chemins de fer applicable à cette demande de raccordement, l'on avait l'intention de construire une voie de chargement conduisant à la voie de chargement de la *Noxon Company* qui existait alors et qui était alors desservie par le chemin de fer Pacifique-Canadien et à la ligne principale du Grand-Tronc au nord de la rivière.

La situation, à mon point de vue, est, en substance, la même que celle dont il est question dans la décision de la Commission dans la cause de la *Beverly Coal Mine and Humberstone Coal Co.* contre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique; 23, C.C.C., page 64 à page 69, et également étudiées dans la cause dont il s'agit.

Le 10 novembre 1911 un accord a été conclu entre les deux compagnies de chemin de fer devant apparemment servir de base à l'exploitation conjointe qu'avait en vue la dernière clause de l'ordonnance n° 8546 dont nous venons de parler et dont il est fait mention dans cet accord. Dans cet accord, on insiste sur le fait, d'ailleurs bien évident, que le but du Grand-Tronc en construisant cet embranchement ou cette voie de chargement qui traverse la rivière Thames, suivant l'autorisation contenue dans l'ordonnance dont nous venons de parler était, comme l'indiquent les premiers mots de la clause 1 de l'accord, "Dans le but de se rendre sur le terrain de la *Noxon Company, Limited*", etc.

L'accord arrête ce qui suit:—

(*a*) Le Pacifique-Canadien consent à permettre au chemin de fer Grand-Tronc d'utiliser et d'exploiter, conjointement avec lui, les parties des voies d'évitement de la première compagnie que la deuxième compagnie est, par l'ordonnance n° 8546, autorisée à utiliser et à exploiter;

(*b*) Le chemin de fer Grand-Tronc paiera au chemin de fer Pacifique-Canadien, lors de la mise en œuvre de l'accord, la somme de $1,640.41; cette somme représente la moitié du montant déboursé par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour la construction des parties de la voie commune "situées sur le terrain de la *Noxon Company, Limited.*"

(*c*) Le Grand-Tronc paiera deux fois par année un intérêt de 5 p. 100 sur $293.78; cette somme représente la moitié du montant payé par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour la construction des parties de la voie commune situées sur le terrain de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et paiera également chaque mois la moitié du total des frais d'entretien des voies communes; et

(*d*) Le Grand-Tronc installera et entretiendra à ses frais le croisement oblique et les voies nécessaires pour croiser la voie de chargement du Pacifique-Canadien; le coût de construction, les frais d'entretien et la mise en œuvre des signaux ou appareils de protection nécessaires à ce croisement seront répartis également entre ces deux chemins de fer.

Cet accord, si je comprends bien, avait pour but de placer ces deux compagnies sur un pied d'égalité pour ce qui a trait à l'usage en commun des parties des voies d'évitement conduisant à la *Noxon Company* et que le Grand-Tronc devait nécessairement utiliser pour se rendre à cet établissement au moyen de sa voie de chargement ou de son embranchement. Je crois que l'accord ne visait rien de plus et que dans la suite, conformément aux termes de l'ordonnance (n° 8546), l'on a établi une base relativement à l'exploitation en commun par ces deux compagnies de chemins de fer des voies de chargement atteignant et desservant la *Noxon Company*.

Le requête faite par le Grand-Tronc à la Commission demandant l'autorisation qui lui a été accordée par l'ordonnance n° 8546 se trouvait ainsi satisfaite et la compagnie voyait ses efforts couronnés de succès en ce qu'elle pouvait atteindre l'établissement de la *Noxon Company* au sud de la rivière Thames, ce qui était bien le seul but que cette compagnie pouvait viser lorsqu'elle a tout d'abord fait sa requête à la Commission.

On remarquera que dans la première clause (a) on pourvoit à l'usage en commun de la partie des "voies d'évitement" du Pacifique-Canadien conduisant à l'établlissement, voies indiquées par des lignes jaunes sur le plan; la clause (b) stipule que le Grand-Tronc paiera au Pacifique-Canadien l'intérêt sur le montant déboursé par ce dernier, lors de la construction des parties des voies communes situées sur le terrain de la *Noxon Company;* et la clause (c) a trait au paiement de l'intérêt sur le montant déboursé par le Pacifique-Canadien pour la construction de la partie des voies communes qui se trouve sur le terrain du Pacifique-Canadien.

A la suite de l'émission de l'ordonnance n° 8546, une requête a été adressée à la Commission, le 17 décembre 1909, par les citoyens, les marchands et les manufacturiers d'Ingersoll demandant un service d'aiguillage commun pour le trafic au sud de la rivière entre les deux chemins dont nous avons parlé précédemment, et les procès verbaux font voir que l'endroit ou le point de raccordement était pratiquement le même que celui que l'on indique ici, c'est-à-dire la jonction des voies sur le terrain de la *Noxon Company* qui était desservie en commun par les deux chemins de fer aux termes des dispositions de l'ordonnance n° 8546 et de l'accord dont nous avons parlé. Cette demande a été étudiée à Ingersoll le 31 mai 1910 et l'on a remis à plus tard la décision afin d'obtenir dans l'intervalle un rapport de l'ingénieur en chef et du chef du service d'exploitation de la Commission. Ces experts ont fait un rapport le 16 janvier 1911 après avoir soigneusement étudié la situation de concert avec des représentants de la *Noxon Company,* de la ville d'Ingersoll et des deux chemins de fer, disant que par suite des conditions physiques à cet endroit il était impossible d'établir un point de raccordement ailleurs que sur un terrain de propriété privée. La Commission a rendu un jugement le 20 janvier 1911 portant la signature du Commissaire en chef d'alors (Mabee) et approuvé par les autres membres de la Commission qui avaient pris part à l'audition de cette cause, et la demande a été renvoyée pour les raisons générales exposées dans le rapport des experts de la Commission dont nous venons de parler. Le jugement contient le passage suivant.

"Dans la lettre adressée par les avocats des requérants à la Commission, en date du 27 décembre 1909, se trouve la déclaration suivante:

"Le Grand-Tronc, ayant construit un pont pour communiquer avec la *Compagnie Noxon*, est très heureux de le voir servir à l'exécution du projet général."

"Les officiers de la Commission font rapport que les voies conduisant à l'établissement Noxon forment un raccordement entre les lignes du *Grand-Tronc* et du *Pacifique-Canadien* et que l'échange du trafic peut se faire sur ces voies, si la compagnie Noxon le permet, chose qu'elle ne fera qu'à condition qu'on lui paie un dollar pour chaque wagon échangé. Naturellement, si les voies de la *Compagnie Noxon*, placées comme elles le sont sur sa propriété privée, doivent servir pour le bénéfice d'autres expéditeurs qu'elle-même, elle devrait recevoir en compensation. Il n'y a rien qui démontre que les requérants soient disposés à payer un dollar par wagon, ni aucune autre somme pour l'emploi des facilités offertes par la *Compagnie Noxon*. Conséquemment, il semble hors de raison, sinon impossible, de vouloir faire servir les voies de la *Compagnie Noxon* aux fins du raccordement.

Les officiers de la Commission font, de plus, rapport que les conditions physiques à Ingersoll empêchent que l'on puisse y prendre des arrangements satisfaisants pour un service d'échange, et ils suggèrent que la question soit remise jusqu'à ce qu'un raccordement ait été fait entre la ligne du *Pacifique-Canadien* de Port-Burwell à Woodstock en passant par Ingersoll, et son autre ligne d'Ingersoll à la jonction Code."

La demande a été renvoyée et l'ordonnance n° 12786 en date du 18 janvier 1911 a été émise dans ce sens.

Vint ensuite la demande qui a été étudiée à Hamilton le 29 octobre 1919 et qui a eu le sort déjà indiqué dans la première partie de ce mémoire.

Après tout cela on a de nouveau demandé à la Commission de reprendre l'étude de cette cause ou de reconsidérer la décision rendue par le feu Commissaire en chef (Carvell) à Hamilton.

Le point le plus important à considérer dans l'étude de tous les faits qui nous sont maintenant soumis à la suite de l'exposé qui précède serait d'établir dans quelle mesure les conditions ont été modifiées (*a*) depuis la décision de la Commission en date du 20 janvier 1911, et (*b*) depuis la décision rendue à Hamilton le 29 octobre 1919.

En demandant une nouvelle enquête la Corporation de la ville d'Ingersoll s'appuyait sur le fait que la difficulté mentionnée par feu le commissaire en chef en rendant jugement en cette cause à Hamilton, relativement au titre de propriété, avait été surmontée. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont appuyé cette requête dans le sens que nous avons indiqué. Il n'y a pas la moindre suggestion que toutes ces représentations n'ont pas été faites de bonne foi. Sans doute la municipalité requérante et la compagnie de chemin de fer ont toutes deux, dans leurs lettres du 17 janvier et du 3 mars 1924, fait ces représentations de bonne foi dans la croyance que les conditions étaient telles qu'on les avait représentées. Lorsque l'avocat de la compagnie du chemin de fer s'est rendu compte lors de l'audition que les conditions n'étaient pas conformes à ce qu'en disaient les lettres en question et qu'il n'y aurait pas de bail de la *Morrow Company* il s'empressa de mettre la Commission au courant, par écrit, du changement des conditions. Le fait, cependant, qu'il n'y avait pas eu de changement dans le titre de propriété depuis l'audition de cette cause à Hamilton et le jugement qui en est résulté, constitue un facteur important pour disposer de la requête en vue d'une nouvelle audition qui est elle-même basée sur les représentations que ces conditions sont changées. Il est démontré que les propriétaires du terrain non seulement ne veulent pas le louer ou en céder une partie quelconque à la compagnie de chemin de fer aux fins d'établir un

système public d'aiguillage commun mais ils s'opposent à ce que la requête soit agréée par la Commission, et ont exprimé leurs objections dans leur lettre à la compagnie du chemin de fer, dans la lettre de M. Fraser à la Commission en date du 3 avril 1924, dans la lettre retirant leur offre par écrit de louer ce terrain et disant, "la lettre évidemment a été écrite à la hâte et la *John Morrow Company* ne voudrait pas aujourd'hui consentir à louer ce terrain aux conditions qui y sont mentionnées."

Dans une autre lettre à la Commission, en date du 12 novembre 1924, écrite par les avocats des propriétaires, les objections sont expliquées en détail. En substance les propriétaires s'opposent à l'établissement de tout système public d'aiguillage commun sur leur terrain ainsi qu'à l'utilisation de leur voie privée à cette fin, à moins et pas avant que la compagnie achète le titre à ce terrain en basant la compensation à payer sur la valeur de tout le terrain requis pour ce genre d'opérations ou sujet à la dépréciation découlant de l'établissement d'un système public d'aiguillage commun et de l'utilisation de ce terrain à ces fins.

Le terrain sur lequel on désire établir ce système d'aiguillage commun est assujetti à une hypothèque fiduciaire détenue par la *National Trust Company* en garantie d'une émission d'obligations pour une valeur de un million de dollars; cette hypothèque est dûment enregistrée et constitue une première dette sur le terrain en question. La *National Trust Company* (la compagnie détenant l'hypothèque) qui n'avait pas été avertie de la réouverture de la cause et qui n'avait pas été représentée à l'audition, s'est vigoureusement objectée à l'aiguillage en commun sur sa propriété pour les motifs suivants spécifiquement exposés dans sa lettre à la Commission en date du 17 novembre 1924:

> 1. "L'aiguillage commun sur les présentes voies d'évitement priverait les industries maintenant établies sur la propriété des facilités voulues pour leur trafic et on nous informe qu'il n'y a pas assez de place, vu la conformation du terrain, pour permettre la construction d'autres voies d'aiguillage."
>
> 2. "Le projet n'est pas assez clairement expliqué. On ne devrait pas nous demander de consentir à un projet vaguement exposé concernant l'aiguillage commun. On devrait soumettre un plan indiquant exactement la superficie du terrain requis et de cette façon les privilèges pour l'expédition des produits des fabriques établies sur le terrain hypothéqué pourraient être maintenus."
>
> 3. "L'aiguillage commun projeté aura pour effet de diminuer très sensiblement la valeur de notre garantie sur la propriété. Si jamais cette propriété nous revenait entre les mains comme détenteurs de l'hypothèque il s'ensuivrait qu'une bonne partie de ce terrain perdrait toute sa valeur."

Les objections de la *National Trust Company* exposées dans la lettre précédente ont été communiquées aux compagnies de chemins de fer.

Au cours de la nouvelle audition, les requérants, se rendant compte que les propriétaires ne voulaient plus louer le terrain aux chemins de fer Nationaux pour servir à l'aiguillage commun, se sont appuyés sur un bail en date du 23 décembre 1918 consenti par la *John Morrow Screw and Nut Company* à la corporation de la ville de Ingersoll pour la location du terrain en question sur lequel ou une partie duquel on cherche à établir pour une période de dix ans, à partir du 1er janvier 1919, l'aiguillage commun aux termes et conditions contenus dans ledit bail.

Le bail stipule que la corporation désire louer les terrain, emplacement et propriétés, qui y sont décrits, dans le but d'encourager les industries à s'y établir. En vertu de la clause 6 la corporation est autorisée à sous-louer à tels termes

et conditions qu'il lui plaira mais il est entendu dans cette clause que dans chaque bail consenti par la corporation pour la sous-location des terrains en question il sera stipulé qu'aucune industrie ne pourra s'établir sur les terrains loués qui sera censée nuire aux intérêts de la *Ingersoll File Company Limited* ou a l'un quelconque des sous-locataires desdits terrains. La *John Morrow Company* succède en titre à la *Noxon Company* mais est sujette aux conditions de la garantie hypothécaire.

Bien que l'on ait savamment et vigoureusement plaidé que le bail mentionné conférait à la corporation requérante les pouvoirs nécessaires relativement à la faculté de disposer du terrain je ne vois pas comment cela puisse établir un titre à la propriété comme il conviendrait de le faire lorsqu'il s'agit d'établir un système public d'aiguillage commun pour les raisons suivantes:

(1) Le bail est pour une période de dix ans à partir du 1er février 1919 et par conséquent il ne sera plus en vigueur d'ici à moins de quatre ans. Suivant ces termes ce bail ne confère pas aux preneurs le droit d'établir sur le terrain des facilités d'aiguillage commun.

(2) Depuis la date du bail en faveur de la corporation la *Morrow Company* a vigoureusement protesté de son opposition à l'établissement de tout aiguillage commun en application des termes de ce bail ou autrement sauf aux conditions qu'elle pose, savoir: l'acquisition pure et simple de toute partie de ce terrain jugée nécessaire à l'établissement de l'aiguillage commun qui comporterait l'achat de plusieurs acres de terre.

Cela indique clairement, je crois, que le bailleur n'a jamais eu en vue de permettre à la corporation en application de ce bail d'utiliser le terrain en question pour y établir un système public d'aiguillage commun et si on comptait sur les bailleurs pour accorder un titre ou un droit de ce genre à la corporation la Commission est suffisamment renseignée sur le fait que les propriétaires s'y opposeraient.

(3) Le bail est sujet au titre légal des détenteurs de l'hypothèque qui ont un gage sur la propriété pour un montant de un million de dollars et pour les motifs précités la compagnie fiduciaire parlant au nom des obligataires a fait entendre ses vives objections à l'établissement d'un aiguillage commun sur cette partie du terrain en question.

(4) Selon ses termes le bail ne confère aucune certitude de possession, ce qui est à la fois nécessaire et désirable en considérant la question de savoir si la Commission peut établir sur la propriété mentionnée un système public d'aiguillage commun.

Par conséquent je suis dans l'impossibilité d'agréer l'argument soumis par l'avocat des requérants et des chemins de fer Nationaux du Canada à l'effet qui suivant son bail la corporation ait un titre ou un droit à appuyer la requête ou de justifier l'émission de l'ordonnance demandée.

Par conséquent pour ce qui concerne le titre à la propriété les conditions sont les mêmes que lorsque la question a été entendue et jugée à Hamilton sauf le fait que la Commission a maintenant devant elle les très vives objections tant des propriétaires du terrain que de la compagnie fiduciaire des obligataires —dont le titre légal doit être, je crois, pris en considération par la Commission lorsqu'il lui incombe d'étudier une question comme celle relative au choix d'un emplacement ou endroit pour les fins d'y établir un système d'aiguillage commun.

Si je comprends bien les décisions de la Commission à cet effet, les principes qui gouvernent la création d'un échange de trafic par la Commission impliquent également l'étude de ce que demande le public dans le trafic actuel. Les compagnies de chemin de fer ont droit de maintenir et de conserver le trafic qu'elles ont développé de leur propre initiative, mais elles sont sujettes aux besoins et au service que le public exige quelquefois. Dans de pareils cas, les affaires de la compagnie du chemin de fer, au point de vue de l'intérêt public, doivent être

subordonnées à l'intérêt supérieur du public en général. Bien que la Commission ne devrait pas tarder à céder aux demandes de la nécessité publique en créant cet échange, il n'en est pas moins vrai qu'elle ne doit pas perdre de vue les intérêts du public qui sera desservi par cet échange. Pour ma part, je ne puis voir d'après les conditions énumérées dans les diverses demandes dont la Commission a été saisie à ce sujet, comment on pourra promouvoir, sauvegarder et servir les intérêts du public en créant un échange public par le simple raccordement des rameaux de compagnies de chemin de fer organisées pour servir des industries particulières.

Il n'est pas nécessaire, pour régler cette question, et d'ailleurs, je n'irai pas jusqu'à dire que la Commission n'a pas le pouvoir d'établir un tel échange, mais je trouve, comme on l'a fait dans deux occasions précédentes, que les conditions et les circonstances dans lesquelles on demande un échange à Ingersoll sont telles que la Commission serait mal avisée d'intervenir et de permettre cet échange; ce serait non seulement enfreindre les biens et les droits privés, mais encore elle ne pourrait pas donner cette permanence de titre qui est essentielle pour rendre une ordonnance de ce genre.

L'avocat a insisté fortement auprès de la Commission sur le fait que feu le Commissaire en chef, lors de l'audition de Hamilton en 1919, n'avait pas partagé son opinion au sujet des titres. J'ai examiné soigneusement et j'ai étudié tout ce qui a été dit aux séances de Hamilton et aux séances récentes, et je ne puis en arriver à la conclusion qu'à ce moment on ait exprimé un tel changement d'opinion qui pourrait influencer la situation. Rien dans ce qui a été dit ne peut changer les principes de commodité, la nécessité d'un emplacement et autres questions discrétionnaires que l'on doit considérer dans l'établissement d'un tel échange, *per curiam* par feu le Commissaire en chef au cours de la dernière audition.

M. Fraser a prétendu que la Commission pouvait ordonner cet échange demandé en vertu de l'article 313 de la Loi des chemins de fer. Je ne partage point son avis et la décision de la Commission va à son encontre. Voir *Board of Trade* de North Battleford pour échange entre C.N.R. et C.P.R., Ordonnances et Jugements de la Commission, Vol. XIV, p. 229, à p. 230.

Lors des plaidoiries de la cause précitée, on a discuté et critiqué longuement la possibilité d'appliquer les articles 253 et 313. L'article 313 est un de ces articles connus sous le nom d'articles "de facilités" et pourvoit aux facilités de recevoir et de livrer des marchandises provenant de différentes lignes de chemin de fer, à leur point de départ et à leur destination. L'article 253 est l'article d'échange qui donne à la Commission le pouvoir de permettre un interaiguillage général du trafic entre deux chemins de fer ou plus.

Dans les plaidoiries de la cause Cut Knife Battleford ci-dessus mentionnée, l'avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada a déclaré qu'il n'avait jamais entendu parler d'une requête présentée sous l'empire de l'article "des facilités" pour une voie d'échange et il a ajouté que l'article 253 contient les dispositions spécifiques à cet effet. Cet article 253 est celui qui confère l'autorité et c'est l'opinion que la Commission a adoptée.

L'échange qu'on demande veut dire que la Commission adoptera un raccordement de deux voies industrielles de compagnies de chemin de fer, construites pour desservir une industrie particulière sur la propriété de cette industrie, afin de permettre aux deux compagnies de chemin de fer de desservir cette industrie. Il est manifeste que l'établissement de ce raccordement pour un échange public de trafic serait une intervention, non seulement dans les droits des compagnies de chemin de fer et de l'industrie, mais aussi une invasion des droits de propriété sur ces terrains où sont construits ces embranchements particuliers conduisant vers l'industrie, sans compter les effets nuisibles que ceci causerait aux terrains environnants. Je ne crois pas que la Commission soit justifiable de s'emparer d'un tel raccordement, établi pour d'autres fins, afin de l'utiliser pour

fins de correspondance publique. La chose n'est pas désirable ni propre à servir les intérêts du public, et ce serait indubitablement empiéter sérieusement sur les droits des particuliers, ce que la Commission, vu les circonstances, ne saurait ordonner.

La difficulté d'établir la correspondance est aussi une question qui a été étudiée attentivement par les techniciens de la Commission, et leur rapport a été contre la demande.

Je remarque que par l'article 253 de la Loi des chemins de fer, article relatif aux correspondances, la Commission peut, dans les circonstances prévues par l'article, ordonner que les lignes ou voies de chemins de fer intéressées soient reliées, etc., etc., de manière à établir la remorque appropriée et sûre, ou le passage des locomotives, wagons et trains, etc., des voies ou lignes d'un chemin de fer à celles d'un autre, et que ce raccordement soit entretenu et utilisé. Je crois qu'il est parfaitement clair que la correspondance proposée ne permettrait pas le transfert sûr et approprié des locomotives, wagons ou trains des voies d'un chemin de fer à celles d'un autre, et que l'incertitude au sujet du titre de propriété du terrain sur lequel on propose d'établir de force une correspondance rend impossible à la Commission l'émission d'une ordonnance pour faire maintenir et employer un tel raccordement.

Lors des réunions de Hamilton, feu le commissaire en chef a décidé qu'aucune ordonnance ne pouvait être émise conformément à la demande pour les raisons données dans son jugement. Cette demande, comme il a déclaré, signifie une nouvelle audition de la question, ou est un renouvellement de la requête, par suite de raisons spéciales, comportant la disparition de la difficulté qui empêchait l'émission d'une ordonnance d'après feu le commissaire en chef. Les représentations faites honnêtement et de bonne foi, n'ont cependant pas été appuyées, et la situation est demeurée telle qu'elle était après les réunions de Hamilton, et elle est réglée par la décision de 1911 déjà mentionnée.

Je ne trouve aucun nouvel argument qui puisse justifier un changement des décisions de 1911 et 1919, et mon opinion est que la Commission ne peut ordonner ce changement à l'endroit et dans les circonstances indiqués.

La demande sera donc rejetée.

Commissaire Oliver:

Cette requête a été entendue à Ottawa le 1er avril 1924 par cinq membres de la Commission, le commissaire en chef-adjoint Nantel étant absent.

La ville d'Ingersoll était représentée par le maire (William English) et par l'échevin Scott, suivant une résolution du conseil de ville. Après l'adoption de la résolution, la question a été étudiée sous diverses formes, et a finalement atteint l'état de requête formulée par le conseil de ville et demandant des droits d'aiguillage réciproque entre le Pacifique-Canadien et le réseau National du Canada pour le bénéfice des industries situées dans les limites de la ville et au sud de la rivière Thames.

Ingersoll est une ville industrielle importante. La Thames la divise. Les lignes du Pacifique-Canadien desservent les deux côtés de la rivière. Le côté nord est aussi desservi par le réseau National. Les industries situées au nord de la rivière ont le bénéfice de la correspondance entre les deux lignes, tandis que le côté sud en est privé.

On a tenté de prouver les désavantages que subissent ces industries par suite du défaut de correspondance.

Le conseiller Scott a déclaré qu'il avait un commerce de manutention de charbon, de grain, etc., sur la voie principale du Pacifique-Canadien. Récemment, on lui a expédié un wagon de tourteaux en provenance de Baden, endroit situé sur le réseau National du Canada. Afin d'en transporter le contenu à son établissement, il a dû engager des attelages pour un transport de presque un mille, au coût de cinquante à soixante cents la tonne, ou de $12.50 à $15 pour un wagon de vingt-cinq tonnes. Il se trouvait en présence de l'alternative, c'est-à-

dire de payer double frais de transport, ce qui aurait été plus coûteux. Si l'on avait permis l'interaiguillage, les frais aurait été de un demi-cent par tonne ou de $2.50 pour le wagon. Il dit qu'il a manutentionné l'année précédente de 130 à 140 wagons de denrées sur ses voies.

Le commissaire en chef adjoint a demandé au conseiller Scott: " Les voies sont posées; est-ce que les compagnies de chemins de fer refusent d'interaiguiller les wagons? "

M. Scott a répondu: " Le réseau National du Canada ne s'y opposerait pas; mais le Pacifique-Canadien s'oppose à manutentionner ces wagons."

M. E.-E. Kennedy, représentant la *Standard White Lime Company* a dit: —

> " Nous avons un outillage pour le concassage sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Beachville; aussi des fours à chaux sur le Grand-Tronc à Beachville. Comme il n'existe pas d'endroit où faire l'interaiguillage à Ingersoll, nous ne puovons pas faire des expéditions à partir de notre outillage, devant être délivrées sur le réseau National, sans payer double frais de transport local. Comme la pierre concassée est une denrée à bas prix, elle ne peut supporter deux taux de transport et il s'ensuit que ce commerce nous échappe..... D'un autre côté, c'est la même chose dans le cas de nos fours à chaux situés sur le réseau National. Nous pourrions vouloir faire des expéditions à un endroit sur le Pacifique-Canadien, où il n'y a pas de concurrence, et comme dans le cas de notre pierre concassée, nous avons deux transports à payer.
>
> " Nous avions quelques perspectives d'affaires à Temiskaming, P.Q. Le taux sur le réseau National de Beachville à Temiskaming sur les deux voies ferrées était de 27 cents, par voie du National jusqu'à Woodstock, changement à cet endroit, puis de là à Temiskaming, 27 sous. Sur le Pacifique-Canadien, en prenant le taux d'entier parcours de ce chemin de fer, le taux n'est que de 23 cents, ce qui fait une différence de 80 cents la tonne, et cela a suffi à nous faire perdre ce commerce..... Nous avons produit l'année dernière approximativement 100,000 tonnes de pierre concassée à Beachville..... Nous produisons à peu près trois wagons (de chaux) par jour à cet endroit (Beachville), quelquefois quatre wagons."

Le maire English a envoyé à la Commission des lettres donnant en détails les motifs pour lesquels les diverses industries mentionnées désiraient des droits d'interaiguillage. C'étaient la *Ingersoll Machine and Tool Company,* la *Royal Broom Company,* F. Richardson, entrepreneur, la *Ingersoll Paper Box Company, Ltd., Wm. Stone Sons (Ltd.),* marchands d'engrais chimiques, de peaux, de laine et de fourrures, etc.; *The Wenlaw Company,* moulin à planer, cour à bois, charbon et ciment.

Une lettre dans les dossiers de la Commission émanant de la *Standard White Lime Company,* en date du 29 décembre 1921, contient la déclaration suivante: —

> " Nous avons acheté en décembre 1919 un concasseur qui nous a été expédié de Mimico (près de Toronto) par le Grand-Tronc jusqu'à Beachville. Il est arrivé à bon port avec le compte: taux de 20 cents pour 50,000 livres, montant payé $100. Nous avons eu l'occasion, le 4 juin 1921, de transporter le même concasseur de la voie d'évitement du chemin de fer du Grand-Tronc à Beachville à notre propre voie de garage sur le Pacifique-Canadien à Beachville, distance de 600 verges. On l'a mis sur un wagon plate-forme sur le Grand-Tronc, ou l'a fait passer à Woodstock sur le Pacifique-Canadien. La facture d'expédition mentionnait un poids de 70,500 livres et des frais s'élevant à $155.10, avec un taux de 11 cents sur les deux chemins de fer."

En vertu d'une ordonnance de la Commission en date du 3 novembre 1909, la compagnie du Grand-Tronc a été —

" Autorisée à construire, maintenir et exploiter ledit embranchement ou voie de garage ainsi qu'une voie de raccordement à partir d'un endroit sur le chemin de fer de la compagnie requérante (G.T.R.), à l'ouest de sa station d'Ingersoll, dans le comté d'Oxford dans la province d'Ontario, et de là à travers certains terrains appartenant à la compagnie requérante et la rivière Thames, jusqu'à et dans les propriétés de la *Noxon Company Limited,* exploitée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de faire circuler ses trains sur celle-ci."

" Et la Commission ordonne en outre que les deux compagnies exploitent et entretiennent conjointement la partie de la voie d'évitement projetée appartenant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien allant aux bâtiments de la compagnie *Noxon,* selon qu'elles s'entendront mutuellement entre elles. Au cas où elles ne s'entendraient pas, la Commission règlera la question de l'usager conjoint et de l'entretien."

L'ordonnance qui précède était le résultat de la requête adressée par le chemin de fer du Grand-Tronc, en date du 27 juillet 1909.

En même temps que la requête, le chemin de fer avait envoyé un plan de l'embranchement et du raccordement projetés, un avis de la vente au chemin de fer de la propriété privée dont l'acquisition s'imposait, ainsi que le consentement de la compagnie *Noxon.* La lettre dans laquelle la compagnie exprime son consentement se lit comme suit:

" INGERSOLL, ONT., le 9 juillet 1909.

A la compagnie du chemin de fer du " Grand-Tronc ",
Toronto, Ont.

MESSIEURS, — Nous avons reçu le bleu du plan n° 9667, en date de Toronto le 4 juillet 1909, faisant voir les voies que vous projetez de construire, afin de les raccorder avec nos deux voies indiquées en blanc sur le même papier bleu, marquées " voie d'évitement de la compagnie *Noxon* ". Ces deux dernières voies sont la propriété absolue de la *Noxon Mfg. Co. Ltd.*, et nous n'avons pas d'objection à ce que votre compagnie fasse un croisement et un raccordement avec nos deux voies telles qu'indiquées sur le plan précité, et nous ne nous objectons pas non plus à ce que vous fassiez circuler vos trains sur ces voies, afin de nous desservir ainsi que d'autres industries."

Cordialement à vous,

THE NOXON COMPANY, LTD.

(Signé) C.-W. RILEY, *président,*

WM. WATTERWORTH, *vice-président.*"

Que la *Noxon Company* était grandement intéressée à l'obtention de la voie de raccordement du Grand-Tronc stipulée dans l'ordonnance du 3 novembre 1909, d'autres lettres émanant de la compagnie apparaissant au dossier n° 11153 de la Commission le démontrent. Le 8 octobre 1909, C.-W. Johnston, le gérant de la *Noxon Company* a écrit dans les termes suivants au secrétaire de la Commission: —

" Nous sommes très embarrassés, vu qu'environ dix wagons de fonte en gueuse et environ quarante wagons de bois de construction, à part plusieurs autres wagons de matériaux bruts sont détenus en attendant la construction de la voie de garage, de sorte que nous ne pouvons pas vraiment poursuivre nos travaux avant son achèvement. Actuellement, nous sommes obligés de nous servir de nombreux attelages, ce qui serait inutile si la voie était terminée ".

Le 3 novembre M. Johnston a écrit de nouveau:

"La chose est considérablement aggravée par le retard continu. Est-ce que vous ne pouvez pas considérer immédiatement notre requête?"

Le 9 novembre M. Johnston a écrit de nouveau à la Commission:

"Nous remarquons maintenant que les compagnies ferroviaires ont reçu l'ordonnance nécessaire de la Commission relativement à la voie de garage conduisant à notre usine. Nous remarquons aussi qu'elles doivent venir à une entente mutuelle sur l'usage de la voie de garage. Nous espérons qu'elles ne seront pas longues à s'entendre, vu que nous sommes très désireux que les travaux soient terminés."

L'usine de la compagnie *Noxon,* fabricante de machines et d'instruments aratoires était contiguë à la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sud de la Thames et elle était desservie par deux voies venant de cette ligne. Il est évident que la compagnie a cru que ce serait à son avantage d'obtenir un raccordement direct avec le réseau du Grand-Tronc également. Ces deux raccordements ont donné pratiquement à la *Noxon Company,* les privilèges exprimés dans l'article 313 de la Loi des chemins de fer, concernant l'interaiguillage, qui se lit comme suit: —

313 (1) Lorsqu'un embranchement de chemin de fer réunit ou relie la ligne ou les lignes de ce chemin de fer à un autre chemin de fer, la Commission peut, à la demande d'une des compagnies ou d'un conseil municipal ou autre corps public, ordonner que la compagnie de chemin de fer qui a construit cet embranchement fournisse toutes les facilités raisonnables et convenables pour l'échange, au moyen dudit embranchement, des transports de marchandises et des bestiaux, ainsi que des wagons vides nécessaires à ces transports, entre les lignes dudit chemin de fer et celles du chemin de fer auquel cet embranchement est ainsi relié, dans l'une ou l'autre direction, et aussi entre les lignes du chemin de fer en premier lieu mentionné et celles d'autres chemins de fer reliées à ces lignes, et toutes les voies latérales et voies de service employées par le chemin de fer en premier lieu mentionné pour le chargement et le déchargement de wagons, et qui sont possédées ou administrées par la compagnie qui possède ou administre ce chemin de fer, ou reliées à ses lignes, ainsi que toutes autres voies latérales et voies de service, selon qu'au besoin la Commission peut l'ordonner; et la compagnie qui possède ou contrôle le chemin de fer en second lieu mentionné doit fournir les mêmes facilités raisonnables et convenables au chemin de fer en premier lieu mentionné ainsi qu'aux autres lignes qui se relient à son propre chemin de fer, et est à tous égards soumise à des obligations correspondantes à celles de la compagnie qui possède ou contrôle le chemin de fer en premier lieu mentionné, et elle est également soumise aux instructions de la Commission.

Il semblerait que les avantages de l'accès aux deux compagnies de chemins de fer dont jouissait la *Noxon Company,* comme résultat de l'ordonnance du 3 novembre 1909, étaient si évidents que les citoyens, les marchands et les manufacturiers de la ville d'Ingersoll ont envoyé une requête à la Commission obligeant la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du Pacifique-Canadien à établir des voies d'échange dans la ville d'Ingersoll pour ses autres industries. Cette requête a été suivie d'une ordonnance en date du 1er août 1911, dans laquelle le chemin de fer du Grand-Tronc a été autorisé à construire à ses propres frais une voie telle que montrée sur un plan en date du 26 avril 1911: —

"Dans le but d'échanger les wagons entre le chemin de fer et celui de la compagnie du Pacifique-Canadien à Ingersoll, les travaux devant être terminés vers le 19 octobre 1911."

Cette voie a été construite dans le cours de l'année 1912.

Le 8 mars 1919, le maire d'Ingersoll d'alors, (J. Buchanan) a écrit à la Commission déclarant que l'ordonnance relative à l'aiguillage du 26 avril 1911: —

"Ne desservait que le côté nord de la rivière où sont établies deux usines, à savoir, celles de la *John Morrow Company* et de la *Ingersoll Packing Company,* alors que d'autres fabriques comme la *Wm. Stone Company,* la *Fertilizers Manufacturers;* la *Ingersoll Machine Company;* la *Borden Milk Company;* la *Wood Milling Company;* la *Wenlaw Coal and Lumber Company,* ainsi que *Scott* et *Daniels* minotiers et marchands de charbon, etc., ne tirent aucun avantage de l'interaiguillage du côté nord de la rivière.

Nous avons sur la propriété connue sous le nom de *Noxon Company* qui se trouve du côté sud de la rivière, un interaiguillage parfait entre le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, sur cette propriété même. Le conseil de ville d'Ingersoll et le *Board of Trade* désirent demander à la Commission des chemins de fer de nous accorder le privilège de nous servir de cet interaiguillage sur la propriété *Noxon* pour les besoins de la ville, de sorte que les manufacturiers établis de l'autre côté de la rivière peuvent avoir les mêmes avantages que ceux établis du côté nord, en tant qu'il s'agit de l'interaiguillage."

La lettre du maire Buchanan a été suivie d'une volumineuse correspondance. Le 20 mars 1919, le conseil de ville d'Ingersoll a adopté la résolution suivante:

"Que nous demandions à la Commission des chemins de fer d'accorder aux manufacturiers d'Ingersoll et aux autres consignateurs établis du côté sud de la rivière, le privilège de l'aiguillage sur la propriété connue comme la propriété *Noxon,* là où les voies déjà posées conviennent; et que nous autorisions le maire et le greffier à le demander et que nous signalions aux chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc la démarche que nous faisons à ce sujet."

Le 22 avril 1919, l'ingénieur en chef adjoint de la Commission a fait rapport qu'il avait examiné la situation à Ingersoll et soumis un plan. Il disait:—

"Il me semble, cependant, qu'à cause du nombre des wagons devant être transférés actuellement, que la construction de la voie d'échange est inutile. On peut se servir de la voie du Grand-Tronc marquée E-C sur le plan ci-inclus comme voie d'échange et celle-ci suffirait amplement à cet usage d'ici à quelque temps..... Je recommande d'ordonner l'échange à Ingersoll, et que la voie marquée E-C serve de voie d'échange."

Le 9 septembre 1919, G.-A. Brown, le premier commis de la division du trafic de la Commission a présenté un rapport soigneux et détaillé après avoir visité Ingersoll. Voici ce qu'il dit dans le cours de son rapport: —

"Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ont tous deux des voies sur la propriété que j'ai mentionnée comme étant affermée à la municipalité, et, de fait, une voie d'échange y est déjà construite.

Cette propriété est coloriée en rose sur la carte. On pourrait faire l'échange des wagons sur cette propriété, sans la construction d'autres voies, et le maire me dit que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien étaient favorables à la chose, lorsque la question a d'abord été soulevée. Depuis, naturellement, le Pacifique-Canadien a présenté une objection".

Le rapport de M. Brown se termine:

"A mon sens, cette voie d'échange est nécessaire, vu que la voie actuelle ne dessert que la division St. Mary du Pacifique-Canadien et elle est inutile à ces consignateurs dont les établissements sont situés du côté sud de la rivière."

D'après les déclarations et les plaidoyers soumis à l'audience, et d'après les documents dans les liasses de la Commission, il semblerait que l'opposition à la requête présentée par le conseil de ville venait du Pacifique-Canadien, de la *John Morrow Screw and Nut Company,* propriétaires et occupants de ce qui était anciennement la propriété *Noxon,* et sur laquelle les voies des réseaux du Pacifique-Canadien et du National devant servir à l'interaiguillage projeté étaient situées et raccordées; et de la *National Trust Company,* détentrice d'une hypothèque sur la propriété de John Morrow.

Je suis incapable de voir aucun mérite dans la prétention de la *National Trust Company,* laquelle, si je comprends bien les documents dans la liasse, était que l'usage des voies maintenant établies sur la propriété de la *John Morrow Company* pour des fins d'interaiguillage nuirait à ses intérêts dans la propriété.

J'arrive à la conclusion suivante, en tenant compte particulièrement des rapports et des recommandations de l'ingénieur en chef adjoint de la Commission et du premier commis de la division du Trafic de la Commission. Même s'il était possible que la propriété dût subir des dommages et que la garantie de la *National Trust Company* en fût par là dépréciée, cela à mon sens, ne serait pas un motif suffisant pour le refus du privilège d'échange par la Commission. Si l'on s'apercevait que la *National Trust Company* avait droit à une indemnisation importante pour les dommages subis, il faudrait pourvoir à leur paiement. Le cours des événements serait le même que dans les autres cas de même nature, où la propriété est endommagée par suite de la construction d'une voie ferrée. S'il était possible d'empêcher la construction des chemins de fer par suite des dommages possibles à la propriété, les chemins de fer seraient moins nombreux.

L'objection venant de la *John Morrow Company* ressemble jusqu'à un certain point à celle de la *National Trust;* à savoir, des dommages possibles à la propriété; avec l'addition de la prétention de violation de ses droits de propriété. Il faut considérer de la manière prévue dans la Loi des chemins de fer ces prétentions de dommages ou de violations de propriété; mais à moins que l'on n'ignore les dispositions et le but de cette Loi, on ne peut lui permettre d'empêcher la construction d'une voie ferrée ou d'un raccordement de voie. La Loi suppose qu'un chemin de fer est une utilité publique, et elle pourvoit en juste proportion à ce que l'intérêt public l'emporte sur l'intérêt privé.

La *John Morrow Company* possède après la *Noxon Company* la propriété qui serait particulièrement atteinte par une ordonnance d'interaiguillage. Par sa lettre du 9 juillet 1909, la *Noxon Company* a consenti formellement à l'exploitation par le chemin de fer du Grand-Tronc dont le réseau National est le successeur, de ses voies, afin de "nous desservir ainsi que d'autres industries". Le Grand-Tronc a construit l'embranchement jusqu'à l'usine *Noxon,* ayant été obligé de construire un pont sur la Thames pour ce faire, d'après l'entente précise et distincte qu'on devrait lui permettre de desservir non seulement la *Noxon Company,* mais les autres industries également. Cela étant, je soumets respectueusement que la *John Morrow Company* ne peut pas répudier heureusement en 1924, l'entente faite par la *Noxon Company* en 1909.

En outre, relativement à l'opposition de la part de la *John Morrow Company* à la requête de la ville d'Ingersoll pour une ordonnance relative à l'interaiguillage, il y a dans les dossiers de la Commission, copie d'une entente conclue entre les deux parties, datée du 23 décembre 1918, en vertu de laquelle la *John Morrow Company* laisse à la ville d'Ingersoll les terrains et les propriétés anciennement occupés par la *Noxon Company,* jusqu'au 1er février 1929. L'entente énonce que...

> "La corporation désire affermer les terrains, les locaux et la propriété décrite dans le but d'y promouvoir l'établissement d'industries."

Le sixième paragraphe de l'entente est rédigé en ces termes:

"La corporation aura tous les pouvoirs et toute l'autorité voulus afin de sous-louer lesdits blocs "B" et "C" à tels termes et conditions qu'il semblera convenable, mais chaque sous-location faite par la corporation pourvoira à ce que l'on ne se livre pas à un commerce sur les terrains loués, que la *Ingersoll File Company* estimera lui porter préjudice non plus qu'à tout sous-locataire desdits terrains, et qu'on ne s'y livrera à aucun commerce qui augmentera l'assurance sur la *Ingersoll File Company, Limited,* ou à tout sous-locataire de la propriété Noxon."

Le septième paragraphe stipule que la ville assurera les bâtiments sur le bloc "B" de la propriété à leur pleine valeur, au nom de la compagnie.

La ville paye un loyer annuel de $4,250 pour la propriété et elle accorde l'exemption complète des taxes. Les termes de ce bail font voir combien la ville désire obtenir l'expansion industrielle. Les faits soumis à la Commission prouvent clairement que le manque de facilités d'interaiguillage au sud de la Thames constitue une entrave sérieuse à cette expansion. Les objections faites par la *John Morrow Company* contre une ordonnance enjoignant l'interaiguillage, lequel est nécessaire afin que la ville puisse avoir la valeur de l'argent qu'elle paye et des exemptions qu'elle accorde, à cette compagnie, me semblent être tout à fait injustifiées dans les circonstances.

Il me semblerait aussi que la *John Morrow Company* ayant placé la propriété entre les mains de la ville pour les fins qu'elle voudra jusqu'en 1929, n'est pas en mesure à l'heure actuelle de présenter une objection valide, comme quoi l'usage des voies actuelles pour des fins d'interaiguillage est une infraction à ses droits de propriété; ou que la pose de voies supplémentaires afin de faciliter l'interaiguillage pourrait constituer une telle infraction, tant que le bail sera en vigueur.

L'objection venant du Pacifique-Canadien me semblerait être qu'il accorde un service suffisant aux industries d'Ingersoll au sud de la Thames et que par conséquent l'ordonnance permettant l'interaiguillage ne devrait pas être rendue. Il semblerait d'après les dépositions soumises à l'audience, et d'après les rapports et lettres déposés, qu'il existe une divergence catégorique d'opinions sur ce point entre le chemin de fer et ses clients. Tous étaient d'avis que le service accordé par le Pacifique-Canadien sur ses lignes était prompt et efficace, mais que cette compagnie ne donnait pas et ne pouvait pas donner le même service sur les lignes du réseau concurrent. Les requérants désirent utiliser ce service à des conditions plus favorables que celles actuellement à leur disposition. Les déclarations faites à l'audience et qu'on voit dans les dossiers de la Commission, quant aux inconvénients subis par les consignateurs au sud de la Thames, par suite du manque d'interaiguillage, n'ont pas été niées dans les plaidoyers des avocats-conseils du chemin de fer.

La requête faite par la ville d'Ingersoll qui a eu pour résultat l'ordonnance de la Commission du 26 avril 1911 était pour l'obtention de privilèges généraux d'interaiguillage.

Ces privilèges ont été accordés, en tant qu'il s'agit des industries au nord de la Thames. Il n'y en avait que deux, mais il n'y en a eu qu'une de touchée, parce que l'autre jouissait déjà du raccordement avec les deux chemins de fer. Si je comprends bien, tous les motifs qui étaient plausibles pour le refus des privilèges d'interaiguillage aux industries au sud de la Thames, ont dû valoir pour le refus de ces privilèges au nord de la Thames. Je ne suis pas en mesure d'apprécier le principe d'après lequel on a rendu une ordonnance enjoignant l'interaiguillage applicable seulement à cette partie de la ville où le besoin s'en faisait le moins sentir tandis qu'on l'a refusé à cette partie où il se faisait le plus vivement sentir.

Je remarque que dans la lettre de l'avocat-conseil du Pacifique-Canadien, adressée à la Commission, datée du 30 décembre 1924, il dit:

"Le rapport de l'audience tenue à Ottawa le 14 septembre 1909 (dossier 11153) à la page 10222 indique clairement qu'il (l'embranchement du Grand-Tronc à l'usine de *Noxon*), était une une voie de raccordement industrielle seulement pour cette industrie projetée, et ceci est confirmé par le fait que le Grand-Tronc n'a jamais acquis l'emprise pour celle-ci."

Il me semblerait que les termes dans lesquels la *Noxon Company* exprime son consentement n'appuient pas la prétention de l'avocat-conseil du chemin de fer que "c'était une voie de raccordement industrielle privée seulement pour cette industrie". Je désire aussi remarquer que le dépôt par le Grand-Tronc, de la reconnaissance de la vente de certains terrains nécessaires à l'emprise de l'embranchement projeté par l'ancien propriétaire d'alors, James McNab Crotty, ne supporte pas la prétention de l'avocat-conseil du chemin de fer que. . .

"Le Grand-Tronc n'en avait jamais acquis l'emprise."

Dans sa lettre du 22 décembre 1924, l'avocat-conseil du Pacifique-Canadien dit:

"L'on prétend que la voie industrielle du Grand-Tronc est un embranchement; mais ceci est insoutenable."

Au sujet de ce qui précède, je désire faire remarquer que l'ordonnance rendue par la Commission le 3 novembre 1909, autorisait le Grand-Tronc à—

"Construire, entretenir et exploiter ledit embranchement ou voie d'évitement ainsi qu'une voie de raccordement, y débouchant à partir d'un endroit situé sur le chemin de fer de la compagnie requérante, à l'ouest de sa station d'Ingersoll, etc."

et que je suis incapable de trouver soit dans la requête ou dans l'ordonnance des mots exprimant ou impliquant l'idée de la restriction sur l'usage de la voie ainsi autorisée en tant qu'embranchement, sauf en ce qui a trait aux termes de son exploitation conjointe avec le Pacifique-Canadien.

Je suis forcé de conclure d'après les faits ci-haut exposés que—

(1) Un certain nombre d'industries importantes de la ville d'Ingersoll éprouvent de sérieux désavantages pour atteindre leurs clients à cause du manque de facilités d'interaiguillage;
(2) Des voies sont déjà posées et situées de telle manière qu'elles permettraient l'interaiguillage tel que demandé;
(3) Les objections que l'on présente contre l'émission d'une ordonnance ne me semblent pas très fondées;
(4) Cette Commission a été investie du pouvoir de remédier à des conditions telles que celles dont l'on se plaint.

Pour ces motifs je suis incapable d'être d'accord avec le jugement de M. le commissaire Boyce, approuvé par le commissaire en chef adjoint afin que l'on renvoie la requête de la ville d'Ingersoll.

Je désire faire remarquer de plus que la majorité des membres de la Commission ayant entendu les dépositions dans cette affaire n'en sont pas venus à la conclusion que la requête devrait être renvoyée. Le commissaire en chef d'alors, l'honorable F.B. Carvell, qui présidait à cette occasion, est maintenant décédé, M. le commissaire Lawrence est en voyage depuis quelques semaines pour cause de maladie. Dans les circonstances et en tenant compte de l'importance de la question en jeu, et des documents importants et du volumineux courrier dans les dossiers de la Commission relativement à cette affaire depuis la dernière audience le 1er avril 1924, je suggérerais respectueusement la tenue d'une autre audience avant de rendre une décision définitive.

REQUÊTE DE LA "ROBIN HOOD MILLS LTD."—REFUS DU "PACIFIQUE-CANADIEN" À PROPOS DE LA RÉCLAMATION SUR DES WAGONS DE FARINE EXPÉDIÉE À MONTRÉAL POUR EXPORTATION

Jugement rendu par le commissaire en chef adjoint, le 8 juin 1925, approuvé par le commissaire en chef et M. le commissaire Boyce

Le 31 décembre 1924, la *Robin Hood Mills Limited* a écrit à la Commission dans les termes suivants:

"Relativement à l'ordonnance générale de la Commission 234 du 22 mai 1918, aussi à l'ordonnance de la Commission 32195 du 6 mars 1922, dossier 8641.3, notre requête afin d'obtenir une décision quant à l'application des articles 1 et 2 de l'ordonnance générale, à la farine dans les règlements concernant le transport sur les consignations destinées à l'est de Port-Arthur, Fort-William ou Armstrong, Ont.

"Après avoir considéré nos réclamations d'après ces ordonnances, le chemin de fer du Pacifique-Canadien nous notifie qu'il ne peut pas donner suite à nos réclamations sur les wagons de notre farine destinée à la *Wheat Export Company*, de Montréal, pour exportation, expédiée le 1er avril 1918, et depuis en transit. Cette consignation a été expédiée d'endroits dans l'Ouest canadien entre le 14 novembre 1917 et le 1er avril 1918. La compagnie de chemin de fer nous donne comme motif de son refus qu'entre ces dates son tarif pour transport entier par rail à Montréal pour exportation, E-3023 C.C.C. E-3346, n'était pas en vigueur, ayant été automatiquement annulé le 14 novembre 1917, par la clause relative à l'annulation qu'il renfermait.

"Nous avions compris que d'après l'ordonnance de la Commission 234 du 22 mai 1918, et l'ordonnance 32195 du 6 mars 1922, lorsque la consignation en transit partait de l'Ouest canadien avant le 15 mars 1918, nous avions droit au reste de l'ancien taux à partir de l'endroit du départ jusqu'à la destination définitive du produit, qu'il soit dans l'Est ou dans l'Ouest du Canada.

"Nous ne croyons pas que c'était l'intention de la Commission lorsqu'elle a accepté le tarif E-3023 du Pacifique-Canadien, C.C.C. E-3346, que la clause relative à l'annulation automatique qu'il renfermait, restreindrait l'application ou la valeur du transit, ou contredirait en quoi que ce soit les règlements quant au transit contenus dans le tarif W-3821 du Pacifique-Canadien, C.C.C. E-2218 déposé le 10 avril 1917.

"Nous voudrions aussi faire remarquer que cette clause relative à l'annulation apparaissait dans plusieurs tarifs antérieurs à E-3023 C.C.C. E-3346, mais que ce n'était pas avant le 25 avril 1924, lors de la considération de notre réclamation d'après vos ordonnances tel que précité, que le Pacifique-Canadien a soulevé cette question dans sa lettre.

"De fait, le service du trafic et des réclamations du Pacifique-Canadien a eu à l'étude nos réclamations ainsi que tous les détails ayant trait à notre requête relative au transit depuis cinq ans et il ne s'y est pas objecté. Nous ne comprenons donc pas pourquoi à cette date et relativement à cette réclamation-ci, il s'oppose à l'emploi de ce transit jusqu'à Montréal pour les wagons d'exportation. S'il eût laissé entendre à quelque date antérieure qu'il ne permettrait pas la requête concernant les consignations en transit expédiées lors de la fermeture du port de Montréal à la navigation, ou s'il n'eût pas par là établi un précédent, nous aurions alors été en mesure d'obtenir pleine valeur sur ce transit, en profitant de celui antérieur au 14 novembre 1917 sur cette consignation, et nous aurions employé le transit en question jusqu'à St-Jean ouest ou sur les consignations domestiques. Nous ne croyons pas que c'était

l'intention de la Commission que le point soulevé par les officiers du Pacifique-Canadien devait influencer la valeur de ce transit en tant que celui-ci ne s'éloigne pas des règlements qui s'y rapportent, tels qu'énoncés par la Commission dans le tarif W-3821, C.C.C. E-2218; et nous aimerions obtenir une décision de la Commission à ce sujet".

La question a été étudiée avec les autorités du chemin de fer afin de recevoir leur exposé et sur réception de celui-ci il en a été envoyé une copie à la *Robin Hood Mills, Limited.* Celle-ci a répondu dans les termes qui suivent:—

"Reçu la vôtre du 2 mars et la copie jointe de celle de M. Flintoft du 27 février.

"Nous avons lu attentivement cette lettre mais nous ne pouvons trouver que M. Flintoft a avancé de nouveaux arguments.

"Il a tout à fait raison lorsqu'il déclare que d'après l'ordonnance de la Commission 234 du 22 mai 1918, lue à propos de l'ordonnance de la Commission 32195, du 6 mars 1922, les taux exacts applicables sur la mouture en consignations en transit étaient ceux en vigueur à partir de l'endroit de départ du grain jusqu'à la destination définitive du produit. Il a aussi raison lorsqu'il dit que la question se présente relativement aux consignations de grain parties d'endroits de l'Ouest entre le 14 novembre 1917 et le 15 avril 1918, et sur lesquelles le taux de transit pour ce grain a été appliqué sur des consignations de farine expédiées à Montréal pour l'exportation, de minoteries de Moose-Jaw et de Calgary, subséquemment au 15 avril 1918, et nous réclamons l'application du taux de 2½c. tel que stipulé dans le tarif du Pacifique-Canadien E-3023, C.C.C. E-3346.

"(1) Ce que nous voulons bien faire comprendre c'est que le tarif W-3821 de la C.C.C. 2218 comportait des privilèges relatifs au transit tels que sanctionnés et interprétés par la Commission, rendant applicable le taux d'entier parcours à partir de l'endroit d'expédition du grain, jusqu'à la destination définitive de son produit, si la consignation se faisait dans une période de six mois. Nous croyons que ce n'était pas l'intention de la Commission d'accepter dans ses dossiers un tarif ou des tarifs couvrant des taux proportionnels sur le grain et les produits du grain de Fort-William à Montréal pour l'exportation, avec une clause d'annulation restreignant la valeur du transit lorsque celui-ci a lieu dans la période de six mois et d'après les règlements tels que prescrits par la Commission.

"(2) Nous voudrions encore faire remarquer que plusieurs ordonnances s'appliquant au grain et à ses produits expédiés de Fort-William à Montréal pour l'exportation renfermaient cette clause d'annulation. Ces ordonnances ont été rendues avant E-3023, C.C.C. E-3346, mais en aucun temps antérieurement à la lettre de M. Steele du 25 avril 1924, ou pour ce qui est de cela, subséquemment à cette date, les autorités du trafic du Pacifique-Canadien se sont-elles objectées à la requête du taux du transit sur les wagons destinés à Montréal pour l'exportation après l'ouverture de la navigation, mais au transit et au grain provenant de l'Ouest canadien à une époque où le port de Montréal était fermé à la navigation.

"(3) Comme nous envisageons la question, la Commission ne permettrait certainement pas une clause restreignant la valeur de l'annulation telle que stipulée dans le tarif W-3821, C.C.C. 2218. De plus, si les officiers du trafic du Pacifique-Canadien s'étaient objectés à ce que nous employions ce transit ou nous avaient fait remarquer que nous n'avions pas la permission de nous en servir, les consignateurs auraient eu l'occasion d'obtenir une décision de la Commission avant d'employer

le transit provenant de l'Ouest canadien, à une époque où le port de Montréal était fermé, et ils se seraient servis d'un autre transit dont l'expédition aurait été antérieure au 14 novembre 1917, de la même valeur qui aurait pu être appliquée sur ce trafic, et ils auraient employé le transit employé de Montréal à St-Jean-Ouest ou à quelque autre endroit.

"(4) De fait, le 15 mars 1918, jour où l'ordonnance de la Commission est entrée en vigueur, nous avions en entrepôt et en transit tant à Calgary ou s'y rendant, qu'à Moose Jaw ou s'y rendant, plusieurs millions de livres en transit dont l'expédition était antérieure au 15 mars 1918. D'après les ordonnances de la Commission mentionnées nous aurions pu employer ce transit soit sur le trafic domestique, soit sur le trafic d'exportation aux endroits de l'Est Canadien en appliquant les anciens taux d'entier parcours en vigueur à la date du départ des marchandises. Si le haut personnel du Pacifique-Canadien s'y était opposé alors ou nous avait fait remarquer comme dans la lettre de M. Steele du 25 avril 1924, que le transit entre le 14 novembre 1917 et le 15 avril 1918, ne pouvait pas être employé pour l'exportation suivant l'ancien taux d'entier parcours, ou si cette décision était entrée en vigueur pour les expééditions précédentes telles que couvertes par les ordonnances précédentes, nous nous serions servi, comme il a été déclaré, d'un autre transit qui nous aurait accordé l'ancien taux et nous aurions employé le transit dont nous nous sommes servi pour les consignations à destination de Montréal, pour l'exportation, ou sur d'autre trafic domestique.

"(5) De fait, les officiers du Pacifique-Canadien constateront en se reportant à leurs dossiers que nous avons transmis après le 15 avril 1918, des millions de livres, expédiées de l'Ouest canadien, avant le 14 novembre 1917, et que nous aurions pu aussi bien transiter à Montréal pour le commerce d'exportation.

"(6) Nous remarquons que M. Flintoft fait allusion à l'ordonnance générale 398 du 11 avril 1924, laquelle stipule qu'en vertu de l'article 36 qu'un tarif ou un supplément ayant été déjà une fois annulé ne peut pas être remis en vigueur, et que si l'on désire rétablir des taux précédemment abrogés, il faut qu'ils soient couverts par un barrême entièrement nouveau.

" (7) Cette ordonnance n'a pas été émise avant le 11 avril 1924, tandis que les tarifs faisant l'objet des pourparlers étaient en vigueur en 1917. Le transport s'est produit après le 15 avril 1918, de sorte que l'ordonnance en question n'est pas applicable.

" Pour résumer toute la question telle que nous la comprenons, il semblerait:

" 1. Que les voituriers étaient en faute d'avoir établi un tarif proportionnel entre Fort-William et Montréal pour l'exportation, avec une clause d'annulation restreignant la valeur du transit ou annulant en quoi que ce soit les privilèges de transit, tels que renfermés dans le tarif des lignes de l'Ouest W-3821, C.C.C., W-2218, et qui avaient été précédemment transmis à la Commission.

" 2. Les voituriers ont établi un précédent en permettant l'utilisation de ladite annulation d'après d'anciennes publications de tarifs comportant la même clause d'annulation, et on ne s'est pas objecté à l'emploi de l'annulation, probablement à cause de la supposition que là où l'annulation était appliquée durant la période de six mois, telle que prescrite dans les règlements concernant le transit sanctionnés par la Commission, elle était fondée.

" 3. Tel que déclaré, nous avions plusieurs millions de livres en transit disponibles soit du grain en réserve et en route expédié antérieurement

au 15 mars 1918. Si la consommation d ece grain se faisait à l'est de Fort-William nous avions droit à l'ancien taux, ou lorsque le nouveau taux s'appliquait, au remboursement selon l'échelle du nouveau taux. Tout ce transit avait la même valeur de remboursement là où le nouveau taux s'appliquait, que le grain fût consigné à Montréal pour exportation, à Saint-Jean-Ouest pour exportation ou pour consommation domestique.

" 4. Nous prétendons de plus que les tarifs des voituriers ayant trait à l'arrangement relatif au transit et tels qu'en vigueur avant le 15 mars 1918, étaient ambigus; et notre prétention s'appuie sur le fait que les voituriers eux-mêmes n'ont pas interprété correctement ni les tarifs à l'ouest ou à l'est de Fort-William, tels que s'appliquant au grain et aux produits du grain, et ce n'est qu'après les ordonnances de la Commission mentionnées dans cette lettre que l'application en est devenue claire. A cause des décisions antérieures de la Commission et en conformité de celles-ci, nous croyons que lesdits tarifs devraient être utilisés à bon droit dans le cas des consignateurs ".

Après avoir considéré ces prétentions, le service du trafic de la Commission a publié le rapport intérimaire suivant, le requérant étant averti qu'il pourrait s'y opposer par écrit si la transmission se faisait dans l'espace de trois semaines. Le rapport de même que cet avertissement ont été transmis au requérant le 30 mars 1925.

Le 9 avril 1925, la *Robin Hood Mills, Limited,* a averti la Commission qu'elle lui enverrait des objections par écrit dans le cours des trois semaines précitées.

Cette affaire est restée en suspens en attendant la transmission des objections; aucune n'a été reçue. Je suis donc d'avis que l'on peut maintenant accepter le rapport intérimaire suivant comme jugement définitif: —

J'ai numéroté les paragraphes de la lettre reçue de la *Robin Hood Mills, Limited,* datée du 11 mars, et j'y réponds par ordre comme suit:

" 1. La *Robin Hood Mills, Limited,* a raison quant à sa déclaration relative à la disposition du tarif C.C.C. n° W-2218 du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce tarif doit être utilisé dans le cas du trafic par voie de Montréal et les divers ports de l'Atlantique. Durant une certaine partie de l'année c'est une impossibilité physique d'exporter par Montréal; mais les autres ports sont ouverts toute l'année et les plaignants auraient pu envoyer leurs exportations par ces ports. Il n'y a rien d'illégal dans l'annulation du tarif de Montréal pendant la fermeture de la navigation, car autrement la compagnie aurait des taux en vigueur pour un service qu'elle serait incapable d'accomplir.

" Les arrangements quant au transit ont été adoptés afin de mettre les diverses minoteries sur le même pied. Pendant la période allant du 15 novembre 1917 au 14 avril 1918, toutes les minoteries étaient dans l'impossibilité d'exporter directement par Montréal aux taux énumérés dans le tarif annulé de la C.C.C. n° E-3346. Comment alors la *Robin Hood Mills Limited* peut-elle espérer obtenir l'avantage de ces taux?

"2. Je constate qu'à l'exception de la période couverte par la plainte, les taux sur la farine de Fort-William à Montréal pour exportation, de 1917 à aujourd'hui ont été les mêmes depuis l'ouverture de la navigation qu'ils étaient à la fin de l'année dernière, de sorte qu'il ne pourrait pas s'élever de différend relativement au taux approprié, et il n'y a pas par conséquent de preuve de mauvaise interprétation ou de mauvaise application du tarif par le chemin de fer.

" 3, 4 et 5. Il est malheureux que les plaignants se soient servi du grain en transit transporté pendant la période de la fermeture de la navigation par Montréal, au lieu de se servir des quelques millions de livres mentionnés, dont le départ s'est produit avant le 14 novembre 1917.

"6 et 7. Il est vrai que l'ordonnance générale de la Commission n° 398, citée par M. Flintoff, a été émise subséquemment à la date des consignations faisant l'objet des pourparlers, mais cette ordonnance ne faisait qu'approuver officiellement une pratique et en donnait avis, pratique qui a été en vigueur depuis le début de la Commission et promulguée précédemment par correspondance dans des cas individuels.

"Comme il n'y avait pas de tarif en vigueur à partir de la tête des lacs à Montréal pour l'exportation durant la période pendant laquelle le grain était transporté du point de départ, la compagnie, en vertu de l'ordonnance générale n° 234, et d'après l'interprétation de l'ordonnance n° 32195, aurait pu imposer le taux local jusqu'à Montréal plus celui de la tête de ligne, ou un taux total d'entier parcours ½ sou plus élevé que celui demandé, en utilisant le taux d'exportation à partir de Fort-William qui était en vigueur le jour de l'arrivée de la farine à cet endroit.

"D'après moi, la compagnie a demandé des taux légalement en vigueur et, par conséquent, la requête de la *Robin Hood Mills, Limited*, devrait être renvoyée."

REQUÊTE DE J.-C. HODGSON, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU TRANSPORT, SECTION DES CONFITURES, C.M.A. À PROPOS DES TARIFS À PRIX FERME SUR LES CONSERVES

Jugement du commissaire en chef adjoint, le 11 juin 1925, approuvé par le commissaire en chef et M. le commissaire Boyce

Les compagnies ferroviaires ont établi trois catégories de taux sur les conserves, en chargements de wagons, à partir des points de fabrication jusqu'aux centres de distribution dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Ces taux sont subordonnés à trois poids minimum, à savoir, 24,000, 40,000 et 60,000 livres. A partir des endroits de l'Est du Canada jusqu'aux mêmes destinations, il n'y a qu'un taux en vigueur, à savoir, celui des taux de cinquième classe, le minimum étant de 24,000 livres.

Les requérants allèguent que l'existence de trois catégories de taux à partir des endroits de fabrication vers l'Est, ainsi que le refus des compagnies ferroviaires d'établir un arrangement semblable à partir des endroits de l'Est du Canada vers l'Ouest, a pour résultat une distinction injuste qu'ils demandent à la Commission de faire disparaître. Les requérants allèguent en outre que les taux de la cinquième catégorie tels qu'ils s'appliquent des endroits d'origine de la Colombie-Anglaise aux destinations des Prairies, sont justes et raisonnables par comparaison avec ceux de cinquième classe s'appliquant à partir des endroits dans l'Est du Canada jusqu'aux mêmes destinations. Par conséquent, d'après l'exposé des requérants, on ferait droit à leur requête en enjoignant l'annulation des endroits de fabrication vers l'Est, ainsi que le refus des compagnies ferro- des taux à prix ferme lorsqu'ils sont inférieurs à ceux de cinquième classe, à partir des endroits d'expédition de la Colombie-Anglaise, ce qui rendrait la catégorie de la cinquième classe applicable tant vers l'est en partance de la Colombie-Anglaise que vers l'ouest, en partance des endroits de l'Est du Canada.

Les taux à partir des endroits de fabrication de la Colombie-Anglaise jusqu'aux centres de distribution précités sont fixés d'après la concurrence. Le taux qui est spécialement significatif est celui de Vancouver à Winnipeg. Celui-ci étant fixé d'après la concurrence, il influence à son tour l'ajustement des taux à partir des autres endroits dans la Colombie-Anglaise.

Pendant bien des années, les taux vers l'Est sur certaines denrées venant d'endroits dans la Colombie-Anglaise—reconnus comme étant des têtes-de-ligne de la côte du Pacifique—jusqu'à certains endroits dans l'Ouest du Canada aussi bien qu'aux destinations dans l'Est du Canada, ont été en rapport avec les taux sur les denrées semblables à partir des têtes-de-lignes correspondantes

dans l'Etat de Washington Il s'ensuit que les taux à partir des endroits dans la Colombie-Anglaise ont été ainsi maintenus à un chiffre plus bas que celui stipulé d'après l'échelle régulière de la Classification du transport canadien.

D'après ces conditions compétitives, les taux à partir de Vancouver à Winnipeg sont influencés et contrôlés par les taux publiés par les lignes américaines, telles que le *Great Northern* et le *Northern Pacific*, de Seattle à Winnipeg. Le taux Vancouver-Winnipeg est un taux compétitif et le tarif l'indique comme tel, le taux étant décrit comme compétitif. Le taux Seattle-Winnipeg sur les conserves est de $1.42½ par 100 livres avec un minimum de 40,000 livres, et $1.26½, avec un minimum de 60,000 livres. Il résulte de ceci et à cause de la concurrence qu'il y a deux catégories de taux et de minima s'appliquant de Vancouver à Winnipeg.

La situation du fait de la concurrence ainsi esquissée a une autre influence en ce qui concerne le mouvement dans la Colombie-Anglaise. Le taux de Winnipeg agit comme maximum comportant le taux de $1.26½, avec minimum de 60,000 livres, en revenant à Regina et à Saskatoon. Le taux Vancouver-Winnipeg s'applique aussi comme maximum jusqu'à Mission et Haney, endroits expéditeurs sur la voie principale du Pâcifique-Canadien, directement intermédiaires de Vancouver, à des distances de 41 et de 26 milles, respectivement.

De Vancouver à Calgary, le taux régulier de cinquième classe s'applique également, sans égard au poids minimum de chargement; et le taux de Calgary vaut aussi pour Edmonton. Les taux, pour les autres endroits entre Calgary et le territoire destinataire auquel les taux de Vancouver à Winnipeg s'appliquent comme maxima, sont en rapport avec les différences entre les taux de Calgary et ceux de Winnipeg.

L'ajustement des taux à partir de Vancouver, fait d'après les conditions décrites ci-dessus, a nécessité l'établissement similaire de différentes catégories de taux et de minima au même territoire destinataire à partir d'endroits situés dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise, afin de mettre les fabricants de conserves de là-bas sur le même pied relativement à ceux de la côte. Par conséquent, à partir de Nelson, Brilliant, Vernon, Kelowna, Penticton et de Kamlopps à Winnipeg, le minimum de 24,000 livres comporte les taux de distribution de cinquième classe en destination du territoire du Pacifique. Les taux établis pour les wagons de 40,000 et de 60,000 livres sont basés d'après le même pourcentage des taux de distribution vers le Pacifiqque de la cinquième classe, que les tarifs à prix ferme à partir de Vancouver aux mêmes destinations, ont à l'égard des taux de têtes-de-ligne de la cinquième classe. Pour Regina les taux sont établis d'après la même base, et l'on applique pour Saskatchewan les taux de Regina. A partir d'Oliver, les taux sont uniformément basés sur les 2 cents par 100 livres sans tenir compte de Penticton.

A partir des endroits dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise à Calgary, les taux de distribution vers le Pacifique de cinquième classe s'appliquent, et c'est aussi la base des taux vers Edmonton pour les wagons d'une capacité minimum de 24,000 livres. Les taux pour Edmonton pour le minimum de 40,000 et de 60,000 livres, sont, dans le cas de Kamloops, les taux de Calgary, et à partir des autres endroits expéditeurs représentatifs de l'intérieur, ils sont basés d'après la même différence en vertu du taux de distribution de la cinquième classe que dans le cas de Kamloops.

La situation d'ensemble donc, des endroits de la Colombie-Anglaise vers l'Est, comprise dans la présente requête, résulte de la concurrence avec les chemins de fer des Etats-Unis, et elle réagit non seulement sur le mouvement de Vancouver à Winnipeg, mais aussi sur les ajustements de taux à partir d'endroits de l'intérieur et intermédiaires.

Des endroits de l'Ontario, le taux de cinquième classe, avec le minimum de 24,000 livres est la base de l'application. Bien que la situation due à la

concurrence influençant le taux vers l'Est ne s'applique pas relativement au taux vers l'Ouest des endroits de l'Ontario, il existe aussi ici un facteur concurrent qui réagit à l'avantage des endroits expéditeurs de l'Ontario et qui a un rapport sur le taux dans le territoire de l'Ouest. Ce sujet est traité plus bas.

M. Hodgson a prétendu de la part des requérants qu'il devrait exister à partir des endroits de l'Ontario vers l'Ouest un tarif à prix ferme plus bas que la cinquième catégorie pour les wagonnées de 40,000 livres, et un tarif à prix ferme encore plus bas sur les wagonnées de 60,000 livres.

En prétendant, en substance que les mêmes arrangements devraient s'appliquer au trafic venant de l'ouest dans les provinces des Praries de même qu'ils s'appliquent au trafic provenant desdites provinces vers l'Est, le requérant n'a pas tenu compte des conditions concurrentielles déjà décrites, qui ont un rapport important sur l'ajustement des taux à partir de Vancouver.

La situation relative à la concurrence exercée par Winnipeg mérite l'analyse. De Vancouver à Winnipeg, la distance est de 1,465 milles, les taux étant de $1.42½ pour un minimum de $40,000 livres, et $1.26½ pour un minimum de 60,000 livres. En prenant Aylmer, Ont., comme endroit typique, la distance à Winnipeg est de 1,317 milles, avec un taux de $1.14 et un minimum de 24,000 livres. Ce taux régit pour tout poids dépassant le minimum. Cependant, c'est un taux pour transport entièrement par rail. Le taux de transport par eau et par rail applicable durant la saison de navigation est de $1.08. En outre, il y a le taux entièrement par eau applicable aux consignations en provenance de certains endroits dans l'Est du Canada, ledit taux étant de $1.04.

On a déclaré dans le témoignage qu'une très forte proportion du trafic est transporté d'après ces taux plus bas de transport entièrement par eau ainsi que par voie des Lacs et voie de fer. M. Ranson a déclaré que sur le tonnage total transporté à Winnipeg en 1922, 70 p. 100 l'a été par les Lacs et par rail. Le témoignage soumis n'a pas contredit cela.

En tant qu'il s'agit du taux pour transport entièrement par eau à Winnipeg, il est aussi bas ou plus bas que les taux qui s'appliquent à partir des endroits typiques dans la Colombie-Anglaise jusqu'à Winnipeg d'après les divers minima, à l'exception de ceux pour Nelson et Brilliant, qui sont respectivement de 98 cents et de $1. Pour des fins de comparaison, on a assumé que les endroits suivants dans la Colombie-Anglaise étaient typiques: Vancouver, Nelson, Brilliant, Vernon, Kelowna, Oliver, Penticton, Mission, Haney et Kamloops.

Dans le cas du taux par eau et par rail de $1.08 pour Winnipeg, six des endroits en question ont, d'après le minimum de 60,000 livres, des taux plus bas à partir de la Colombie-Anglaise à Winnipeg que d'Aylmer à Winnipeg. Ces endroits sont: Nelson, 98 sous; Brilliant, $1; Vernon, Kelowna et Kamloops, $1.04; et Penticton, $1.06. Il semble donc alors, qu'en recevant les consignations de la Colombie-Anglaise à l'endroit où elles ont probablement le plus long parcours à faire, savoir, Winnipeg, les consignateurs de l'Ontario ont l'avantage jusqu'à cet endroit du maintien des taux bas par la concurrence du transport par eau.

Le point principal de la requête se repporte aux minima de 40,000 et de 60,000 livres d'après lesquels il est entendu que le plus grand nombre des consignations venant des endroits de la Colombie-Anglaise est transporté.

Il existe aussi une disposition quant au minimum de 24,000 livres pour les diverses destinations. Afin de comparer les mouvements de l'Est et de l'Ouest, on peut considérer Winnipeg comme étant un point commun. La distance de Vancouver à Winnipeg est de 1,465 milles, alors qu'il y a d'Aylmer, Ont., à Winnipeg, 1,317 milles.

La Commission n'a pas reçu de témoignage faisant voir les volumes respectifs de trafic allant à Winnipeg, de l'ouest et de l'est, d'après le minimum de 24,000 livres. Il faut aussi qu'elle tienne compte des différences de parcours. Egalement, il faut se rappeler que les différences dans les échelles des taux affec-

tent la situation, réfléchissant jusqu'à un certain point les différences dans les conditions quant à la concurrence par eau. Subordonnés à ces exceptions, on peut faire remarquer que lorsque les taux applicables sont réduits au taux de tonne-mille, le taux à partir d'Aylmer, Ont., à Winnipeg, sur le minimum de 24,000 livres est de 74 p. 100 du taux de tonne-mille de Vancouver à Winnipeg d'après le même minimum.

Le requérant expose qu'à des endroits tels que Calgary et Edmonton, on a dû faire face à la plus vive concurrence. A ce propos, il faut se rappeler les parcours comparés. Alors que les parcours à partir des divers endroits de la Colombie-Anglaise jusqu'à Edmonton et Calgary varient de 391 milles à un maximum de 810 milles, les distances dans le cas des mouvements à partir de l'Est du Canada variaient de 2,100 à 2,200 milles.

Les déclarations faites concernant le soi-disant effet sur les consignateurs d'Ontario, de la concurrence à eux faite par les fabricants de conserves de la Colombie-Anglaise étaient très générales. Quant aux allégations que le commerce subit un préjudice par le fait de la concurrence exercée par une région aux dépens d'une autre, il est important que l'on fournisse des renseignements précis au sujet de la nature du chargement et de l'étendue de ce préjudice. Dans le cas présent, on n'a pas fourni de témoignages détaillés permettant d'établir une comparaison entre le mouvement vers l'est à partir des endroits de la Colombie-Anglaise, et le mouvement vers l'ouest, à partir des endroits de l'Ontario.

Dans la mesure de la disponibilité des témoignages, ils font voir qu'en dépit de la plainte portée quant à la situation actuelle, il se fait un transport très considérable du trafic en question, à partir des endroits de l'Ontario jusqu'au territoire à l'ouest des Grands Lacs. Subséquemment à l'audience, M. De Pass, de la *Carnation Milk Products Company* a déposé un tableau indiquant que sur les dernières 150,000 caisses de ses produits expédiées à partir d'Aylmer à destination d'endroits au Canada, 76,000 caisses, ou 50.7 p. 100, l'ont été dans le territoire à l'ouest et comprenant les villes de Fort-William et de Port-Arthur.

Les endroits d'origine de la Colombie-Anglaise ont l'avantage de la proximité géographique aux endroits de consommation. Dans le cas des parcours plus longs, les taux tonne-mille, comme résultat de la diminution graduelle des taux, sont établis normalement sur une base inférieure, et ainsi, les taux tonne-mille des parcours moins étendus de la Colombie-Anglaise sont plus élevés que ceux des parcours plus longs, à partir des endroits de l'Ontario jusqu'aux mêmes destinations. Les taux tonne-mille des transports plus longs à partir des endroits de l'Ontario, sont influencés non seulement par la diminution des taux, mais aussi par la différence dans l'échelle.

En tenant compte des restrictions qui s'appliquent pour tirer des conclusions des taux tonne-mille, quelques comparaisons sont instructives en même temps afin de faire voir comment le taux demandé, mesuré dans les termes de l'unité tonne-mille s'applique.

Aylmer, Ont., est considéré comme étant un endroit d'origine typique. D'Aylmer à Calgary la distance est de 2,140 milles; à Edmonton, de 2,110 milles; à Regina, de 1,673 milles; à Saskatoon, de 1,787 milles; et à Winnipeg, de 1,317 milles.

Calgary. Le taux tonne-mille d'Aylmer à Calgary est de 54 p. 100 de la moyenne du taux tonne-mille à partir des endroits typiques de la Colombie-Anglaise, tel que déjà indiqué, jusqu'à cette destination. Ces endroits typiques de la Colombie-Anglaise ont des parcours variant entre 391 à 641 milles. Pour Edmonton, le taux tonne-mille à partir d'Aylmer est en moyenne de 54 p. 100 des taux tonne-mille de la Colombie-Anglaise tels que définis ci-dessus. Les distances à partir des endroits typiques de la Colombie-Anglaise varient de 519 à 810 milles. Pour Regina, le pourcentage est de 69. Les distances jusqu'à la Colombie-Anglaise varient entre 832 et 1,110 milles. Pour Winnipeg, le pour-

centage est de 84. Les distances à partir des endroits de la Colombie-Anglaise varient entre 1,091 et 1,465 milles.

Les revisions suggérées de la part du requérant étaient en moyenne à propos du minimum de 40,000 et de 60,000 livres. Dans le cas de Calgary, le pourcentage serait changé de 54 à 37 p. 100; dans le cas d'Edmonton, il serait changé de 64 à 44 p. 100; dans le cas de Regina, le changement serait de 69 à 52 p. 100; jusqu'à Saskatoon, le changement serait de 75 à 56 p. 100; et jusqu'à Winnipeg, il serait de 84 à 63 p. 100.

Bien que l'on ne suggère pas que le taux tonne-mille soit dans toutes les circonstances une épreuve décisive, les pourcentages précités sont du moins significatifs en ce qu'ils font voir la réduction dans les proportions entre les taux tonne-mille à partir des endroits de l'Ontario, et les taux tonne-mille à partir des endroits de la Colombie-Anglaise, que la modification projetée apporterait.

Dans l'exposé, on a dit qu'Emo, Ont., avait un avantage sur les metteurs en conserves de l'Est. Il faut remarquer que bien qu'Emo soit dans la province d'Ontario, il se trouve sur la subdivision de Fort-William des chemins de fer Nationaux du Canada, 188 milles à l'est de Winnipeg, et est dans le territoire soumis à l'échelle des Prairies. Dans ce territoire, les tarifs urbains ou pour la distribution sont publiés sur la base de 85 p. 100 des tarifs réguliers. Apparemment, Emo n'est pas un centre de distribution, mais c'en est un en tant qu'il s'agit de la denrée ci-dessus. Relativement aux tarifs urbains, il y a d'autres endroits dans l'Ouest, qui, au lieu d'avoir le tarif urbain en général, l'ont pour une denrée ou des denrées spécifiées.

Le taux qui est publié à partir d'Emo jusqu'aux centres de distribution dans à partir de l'est d'Ontario bénéficient d'un taux de cinquième classe plus bas à cependant, ne comporte qu'un taux minimum de 40,000 livres. Les consignateurs à partir de l'est d'Ontario bénéficient d'un taux de cinquième classe plus bas à un degré appréciable que le parcours réglementaire. Emo étant un endroit dans un territoire couvert par l'échelle des Prairies et jouissant d'un taux qui est basé sur le tarif général, il ne semble pas que ce traitement constitue une préférence injuste pour les endroits de l'est d'Ontario.

Pour résumer:—

(1) L'arrangement en vertu duquel les deux catégories de minima s'appliquent à partir des endroits de la Colombie-Anglaise à Winnipeg a été amené par la concurrence.

(2) Cette concurrence a des rapports sur les endroits de l'intérieur et de l'extérieur.

(3) Bien que cette concurrence ne se fasse pas sentir à partir d'Aylmer vers l'Ouest, cet endroit ainsi que les autres endroits de l'Ontario bénéficient de l'avantage de la concurrence par eau, qui n'est pas disponible au mouvement à partir des endroits de la Colombie-Anglaise.

(4) La concurrence spéciale dont se plaignent les consignateurs de l'Est s'applique aux plus longs parcours. Il n'est pas indiqué que la différence de traitement, en tenant compte des circonstances ayant amené les conditions actuelles, équivaut à une distinction injuste ou à une préférence injustifiée concernant les plus longs parcours à partir de l'Est.

(5) Les allégations comme quoi l'échelle de taux actuelle a désavantagé les consignateurs de l'Est en permettant aux consignateurs de la Colombie-Anglaise de nuire à leur commerce n'ont pas été établies.

Le requérant n'a pas établi le bien-fondé de ses prétentions.

REQUÊTE DES HABITANTS DU COMTÉ DE WOLFE, P.Q., AU SUJET D'UN SERVICE TÉLÉPHONIQUE DANS LES STATIONS DU CHEMIN DE FER "QUÉBEC CENTRAL"

Jugement du commissaire en chef, du 22 juin 1925, approuvé par la commissaire en chef adjoint et M. le commissaire Boyce

Ceci est une requête émanant de certains citoyens du comté de Wolfe, Qué., pour une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer *Québec Central* d'installer un service téléphonique dans ses stations à Bishop's-Crossing, Dudswell-Junction et Marbleton.

Lors d'une audience tenue à Montréal, M. Crépeau était le porte-parole des requérants de Bishop's-Crossing et de Marbleton, et M. George Woods, celui de la compagnie du chemin de fer *Québec Central.* Dudswell Junction n'a pas appuyé la requête.

Les requérants se sont basés à l'appui de leur proposition sur le sous-article 2 de l'article 371 de la Loi des chemins de fer de 1919, qui se lit:—

> (2) La Commission peut aussi, à la demande de toute partie intéressée, autoriser une compagnie de téléphone exploitée par une province, municipalité ou compagnie constituée en corporation, à installer à ses propres frais une communication téléphonique avec une station quelconque de la compagnie, le coût annuel, s'il en est, devant être payé par la compagnie pour ce service, et tous les autres termes ou conditions qui s'y rattachent doivent être déterminés de la manière que la Commission juge convenable, en tenant compte de teutes les circonstances locales; mais ce coût ne doit, en aucun cas, dépasser le tarif local d'usage.

D'après l'alinéa qui précède, il est évident que la Commission n'est pas autorisée à enjoindre à une compagnie d'installer un service. Elle ne possède que l'autorisation d'autoriser ladite compagnie à faire l'installation susdite.

Les frais annuels du raccordement téléphonique aussi bien que tous les autres termes et conditions que la Commission peut juger nécessaires sont des questions que la Commission peut considérer et déterminer. Conséquemment, la compagnie de téléphone contre laquelle on cherche à enjoindre une telle ordonnance devrait être notifiée d'être représentée à l'audience lors de la discussion de ces termes. D'après la rédaction du sous-article il est évident que la Commission pourrait autoriser la compagnie de téléphone à fournir un instrument sans frais annuels.

Personne ne s'est présentée à l'audience de la part de la compagnie de téléphone, mais le gérant-général a transmis une lettre dans laquelle il exprimait le désir de faire installer des instruments si quelqu'un voulait défrayer les frais de cette installation. Tout le différend dans cette affaire repose sur le paiement pour le service demandé. Les requérants demandent que l'on enjoigne à la compagnie ferroviaire de mettre des téléphones dans les stations indiquées, mais ils sont muets quant à celui qui sera responsable du service. La compagnie de téléphone exprime son consentement à l'installation du service, mais elle ne consent pas à payer le service fourni, et l'article précité de la loi impose à la Commission le fardeau de la décision de cette question.

Je ne crois pas que la Commission possède l'autorisation d'enjoindre à la compagnie ferroviaire de faire l'installation du service téléphonique. La requête devrait demander que l'on autorise la compagnie de téléphone à installer un raccordement téléphonique dans les stations précitées, ainsi que des instructions générales relativement aux frais annuels et à tous les autres termes et conditions qui s'y rapportent, tels qu'indiqués dans l'alinéa 2 de l'article 371 de la Loi des chemins de fer, et l'on devrait notifier la compagnie de téléphone de se faire représenter en réponse à la requête. Bien que l'absence de formalités ne soit pas considérée comme sérieuse, cependant, vu que la compagnie de téléphone n'a pas été assignée à comparaître et n'avait pas de porte-parole à l'audience, je crois, personne ne l'ayant représentée, qu'une ordonnance ne devrait pas être rendue.

Les requêtes contre la compagnie du chemin de fer *Québec Central* doivent être refusées.

CLASSIFICATION N° 17 DU TRANSPORT CANADIEN

Jugement du commissaire en chef adjoint, du 15 juin 1925, approuvé par M. le commissaire Boyce, M. le commissaire Oliver étant dissident

I

Il est devenu évident depuis quelques années qu'une revision de la Classification du transport canadien s'impose, afin de faire face aux nombreux changements dans les conditions du transport et du commerce, qui se sont produits. Les recommandations ayant résulté des changements dans le commerce et le transport sont indiquées sommairement par le fait, que bien que les règlements et les taux dans la Classification courante n° 16 comprennent moins de 100 pages, ils en comprennent 271 dans la Classification projetée n° 17.

Le travail de la revision a débuté en 1914. Les conditions créées par la guerre et d'autres facteurs, y compris la somme de travail en jeu empêchèrent la transmission de la première épreuve de la Classification à la Commission, avant 1916. Depuis lors, l'affaire a fait l'objet d'une étude constante.

II

Sur les questions affectant les modifications générales dans les taux, la Commission a plus d'une fois attiré l'attention sur le fait que c'est une bonne manière de procéder que de recourir à toutes les conférences possibles avant de s'adresser à elle. Par ce moyen on éclaircit et on définit la question, et en soumettant à la considération de la Commission le minimum irréductible de griefs, on peut s'occuper de la question avec plus de clarté et de célérité.

Dans les questions touchant la classification, on recommande une procédure semblable. Il est plus facile de traiter dans une conférence des termes et des descriptions techniques que l'on rencontre dans les tarifs qui affectent le commerce qu'au cours d'une présentation formelle de témoignages; aussi il est plus avantageux d'étudier dans une conférence les règles de la classification que d'entendre le tout au cours de témoignages.

Ceci posé, un comité spécial de classification, composé de représentants de l'Est et de l'Ouest du Canada, fut organisé à la fin de 1920. Dans l'Est du Canada, le comité se composait du président de la *Canadian Freight Association*, de deux représentants des chemins de fer et de trois représentants de la marine marchande, qui étaient MM. J.-K. Smith, du *Board of Trade* de Montréal, T. Marshall, du *Board of Trade* de Toronto, et S.-B. Brown, de l'Association des Manufacturiers canadiens.

Dans l'Ouest, le comité se composait du président de la *Canadian Freight Association* à Winnipeg, de deux représentants des chemins de fer, et de MM. W.-F. McClintock, représentant des *Boards of Trade* associés de la Colombie-Anglaise; J.-H. Hanna, des *Boards of Trade* associés de l'Alberta; Alex. McDonald, des *Boards of Trade* associés de la Saskatchewan, et G.-E. Carpenter, des *Boards of Trade* associés du Manitoba.

Les séances couvrirent une période d'environ 150 jours. Un très grand nombre de représentants de consignateurs assistèrent aux différentes séances et discutèrent les questions qui les intéressaient le plus. On fit toute la publicité possible autour de ces séances. Tel qu'on s'y attendait, ces méthodes intimes de discussion permirent, dans bien des cas, d'en arriver à des conclusions satisfaisantes. Là où les projets donnèrent moins de satisfaction, la procédure que l'on suivit permit de définir plus clairement les questions en jeu.

Si l'on considère la nature du travail et la compréhension d'un document tel que celui de la classification, le nombre des articles qui ont fait l'objet d'une discussion, quand certains individus, compagnies ou organisations ne s'accordaient pas avec le comité spécial de classification, est relativement peu élevé.

III

Le projet de classification n° 17 a été déposé au secrétariat de la Commission, le 9 avril 1924, et un avis à cet effet a paru dans la *Gazette officielle*, tel que requis par l'article 322 de la " Loi des chemins de fer "; en plus, des copies du projet de classification, ainsi que copie de l'avis à l'Imprimeur du Roi, furent envoyées aux personnes mentionnées dans les Ordonnancse générales de la Commission n°s 271, 348 et 353 et aux autres personnes à qui la Commissnon a, en diverses occasions, manifesté le désir de fournir ce renseignement, avec prière que toute objection, s'il y a lieu, soit déposée au greffe de la Commission dans les trente jours. Par la suite, à la demande de certaines personnes de l'Ouest du Canada, on a prolongé jusqu'au 19 mai le délai pour présenter les objections.

IV

Subséquemment, on profita du voyage de la Commission dans l'Ouest du Canada en juin et juillet 1924 pour fixer l'audition de la question du projet de classification n° 17 du Transport canadien afin de permettre à toute personne d'exprimer son opinion sur des questions au sujet desquelles on ne s'était pas accordé dans les conférences qui avaient eu lieu auparavant. Excepté à Winnipeg, personne n'a prétendu qu'elle n'avait pas eu l'occasion d'étudier les changements projetés dans la classification n° 17. A Saskatoon, Vancouver, Victoria, Nelson et Lethbridge, la Commission n'a été saisie d'aucune objection relativement au projet de classification n° 17. A Edmonton, Calgary et Regina, on s'est objecté à quatre ou cinq articles particuliers que l'on trouvera ici sous leurs titres respectifs.

Aux séances de Winnipeg, l'avocat du Conseil canadien d'Agriculture a prétendu qu'on n'avait pas fourni audit conseil l'occasion de participer aux conférences entre les compagnies de messageries et les consignateurs et que, par conséquent, il n'avait pas eu l'avantage d'étudier profondément les changements projetés.

Il est certain qu'on a fait une grande publicité autour de cette question. Il est aussi à remarquer que le Conseil canadien d'Agriculture avait son représentant auprès de la Commission quand la question de la classification n° 17 fut soulevée à Winnipeg en 1917.

L'objection que l'on présenta se rapportait principalement au " Règlement du Groupage " ci-après mentionné. On a aussi enregistré des protestations contre la prétendue augmentation dans les taux. En général, on s'est objecté aux augmentations dans les tarifs et dans les chargements minima de wagons. Excepté dans un ou deux cas, ces plaintes n'étaient pas formulées spécifiquement—prenons le sel comme exemple spécial. On peut dire ici que la classification n° 17 n'apporte aucune augmentation dans les taux ou le poids minimum du sel à destination de, ou entre divers endroits de l'Ouest canadien.

On projette dans bien des cas d'augmenter les poids minima. Il n'y a que de rares exceptions où l'on a laissé cette question à décider par la Commission. Dans les cas qui ont provoqué une entente, il n'y a rien dans les représentations que l'on a faites qui tendaient à montrer que ces augmentations n'étaient point raisonnables, si l'on considère les conditions commerciales et l'augmentation de puissance de chargement de wagons. De fait, le chargement moyen touche de près aux poids minima projetés dans la classification n° 17.

V

Si l'on prend les diverses déclarations vagues et générales à l'effet que les changements dans les tarifs de classification ont augmenté le prix des marchandises et ont contribué à élever le coût de la vie, on peut dire que la révision de la classification pourvoit à des augmentations et des diminutions, et d'après une analyse aussi approfondie que possible des renseignements que possède actuellement la Commission, on croit que la révision dans son entier n'augmente en aucune façon le total du coût de transport des marchandises, mais, comme question de fait, elle aura probablement un effet contraire. Bien que le volume du trafic pour divers articles visés par ce projet soit encombré, si l'on prend la classification dans son entier, on peut dire en matière de renseignement que le nombre des augmentations dans ce qui n'atteint pas les tarifs de wagons chargés est de 162; le nombre des augmentations dans les tarifs de wagons chargés est de 177; le nombre de diminutions dans ce qui n'atteint pas les tarifs de wagons chargés est de 344; le nombre de diminutions dans les tarifs de wagons chargés est de 194. De plus, voici la situation si l'on a égard aux titres distinctifs suivants:—

Titre distinctif	Nombre de changements dans la classification n° 17			
	Augmentations		Diminutions	
	C.F.	W.C.	C.F.	W.C.
Instruments agricoles	0	2	5	0
Céréales et produits de céréales	1	1	3	2
Produits chimiques, drogues ou médecines	8	4	38	30
Merceries	2	1	0	1
Meubles	0	2	9	3
Epiceries	17	4	46	22
Quincaillerie	13	13	27	13
Fer ou acier	0	0	12	8
Machineries et machines	20	10	26	0
Produits de métaux en feuilles	2	7	11	3
Papeterie	3	1	2	1
Véhicules (non automoteurs)	0	13	1	4
Parties de véhicules (autres que parties de véhicules automoteurs)	0	12	5	2
Articles en bois, ou articles indurée	1	4	1	0

Au sujet de l'augmentation dans les tarifs de wagons complets, nous devons dire que ceux-ci ne représentent pas de véritables augmentations, parce que si, dans certains cas, le tarif de wagon chargé a été augmenté, le poids minimum des wagons chargés a été diminué, de telle sorte que le coût par wagon ne sera pas plus élevé qu'actuellement et, dans bien des cas, il y aura une réduction. On peut encore citer des cas où le changement est indiqué par un seul symbole, mais cet article peut tenir lieu réellement d'une demi-douzaine à dix ou vingt articles ou produits différents.

VI

Le *Board of Trade* de Winnipeg a saisi la Commission d'objections concernant plusieurs chapitres compris dans le projet de classification n° 17. Sur proposition de la Commission, une conférence, à laquelle assistait le chef du trafic de la Commission, eut lieu entre les représentants du *Board of Trade* de Winnipeg et les voituriers quelques jours avant la séance, et tous les points contentieux furent discutés et réglés d'une manière satisfaisante. Dans certains cas, les voituriers ont consenti aux changements désirés, et dans d'autres cas les représentants des expéditeurs ont retiré leurs demandes après discussion. La lettre suivante confirmant les décisions brièvement énoncées ci-haut fut consignée au dossier lors des séances à Winnipeg:—

"WINNIPEG (MANITOBA), le 14 juillet 1924.

"A la Commission des chemins de fer du Canada.

"MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,—Touchant le projet de Classification du transport n° 17 et la correspondance échangée avec votre Commission, en date des 13, 15, 19 et 25 mai, comportant certaines demandes en faveur de nouveaux articles et des changements ainsi que notre liste revisée soumise le 9 juin, nous vous avisons maintenant que tous les points importants furent discutés et un accord satisfaisant a été conclu.

"Le bureau des expéditeurs du *Board of Trade* de Winnipeg retire en conséquence toutes les objections au projet de classification du transport n° 17 tel que dressé actuellement. Il est toutefois entendu que si aucun changement essentiel touchant l'Ouest canadien est effectué subséquemment, nous désirons réserver le droit d'une audition.

"Respectueusement soumis,

"LE BUREAU DES EXPÉDITEURS DU BOARD OF TRADE DE WINNIPEG,

J. F. NEWSON, *Président.*

H.-E. HAMILTON, *Secrétaire du transport."*

Pour ce qui concerne les changements en général dans le projet de classification n° 17, les procureurs du Conseil canadien d'Agriculture ont cité comme témoin M. Stimpson, surintendant du trafic de la *United Grain Growers, Limited.* M. Stimpson a parlé en général de l'augmentation apportée aux charges minima dont il a déjà été question. Il a déclaré qu'il pouvait seulement parler avec autorité des articles manutentionnés par sa firme. Sur les autres questions son témoignage s'appuyait seulement sur son expérience et son opinion générales. Pour ce qui concerne des articles en général, il a déclaré ne pas avoir de chiffres qui indiqueraient que les nouvelles charges minima dépasseraient les chargements moyens. D'une manière spécifique, le seul article dont il pouvait parler avec autorité et concernant lequel il avait été saisi d'une plainte quant à la charge minimum était le fil barbelé. Cette question est traitée plus loin dans ce rapport sous sa rubrique particulière. (Article XXXIII.)

VIII

D'autres questions particulières qui ont été amenées sur le tapis aux séances de Winnipeg sont traitées ci-après dans l'ordre du classement. Les plaintes dans l'Est du Canada, quoique plus nombreuses que celles soumises dans l'Ouest, portaient seulement sur des articles particuliers et ne touchaient pas au principe général de la classification. Ces plaintes furent étudiées aux séances tenues par la Commission à Ottawa, les 3 et 4 décembre dernier, et sont traitées sous leurs rubriques particulières.

Les articles spécifiques concernant lesquels des objections ont été formulées auprès de la Commission sont les seuls pris en considération. Ce qui reste dans le projet de classification a trait au maintien des taux actuels et aux dispositions applicables aux nouveaux articles, ainsi qu'aux augmentations et diminutions. La classification, telle que soumise, est le résultat du travail du comité mixte des expéditeurs et des voituriers et comporte naturellement des compromis et, peut-être quelques inconséquences. Pour ce qui concerne les articles particulièrement mentionnés, il faudrait conséquemment tenir compte du fait que la Commission en approuvant le reste de la classification ne porte préjudice aux droits de qui que ce soit, et il est toujours loisible à toute personne d'inscrire une demande ou plainte formelle au sujet de toute question touchant la classification qui n'est pas traitée présentement, ou concernant une prétendue distinction injuste, ou tout autre détail afférent.

IX

LE RÈGLEMENT DES CHARGEMENTS MIXTES (GROUPAGE)

La question la plus contentieuse soumise à la Commission dans les provinces des Prairies avait trait à la règle qui régit différents articles expédiés en chargements mixtes suivant le tarif de chargement complet connu sous le nom de " règlement du groupage ". Conséquemment, un précis historique de cette règle semble s'imposer.

Les archives de la Commission ne contiennent pas de dossier complet touchant la Classification du transport canadien, mais le n° 9 du 1er juin 1893 stipulait que, —

> " Quand un certain nombre d'articles différents de la même catégorie dans des chargements compris dans un commerce particulier sont expédiés à la fois par un expéditeur à un consignataire à un endroit de livraison, dans des chargements complets, ils seront acceptés au taux des cent livres applicable à cette catégorie d'articles en chargements. Cette règle ne s'appliquera pas à des expéditions mixtes d'épiceries, de ferronnerie, de lingerie, de fer, etc., mais seulement aux différents articles d'une branche particulière de commerce."

A la date du 15 novembre 1894, la restriction applicable à une seule branche de commerce fut abolie et le règlement de classification autorisa l'expédition de différents articles de la même catégorie en chargements suivant le tarif qui s'appliquait à cette catégorie en chargements; aussi, des articles sujets à des taux dans différentes classes pouvaient être expédiés dans des chargements mixtes au tarif des chargements complets et au poids minimum du chargement complet de l'article de la plus haute classe contenu dans ce chargement complet mixte.

Dans la classification n° 10-A, applicable le 1er septembre 1897, la règle relative aux chargements complets mixtes était la même que la dernière susmentionnée, avec cette légère modification que dans le cas de wagons de marchandises mixtes, rangées dans la 5e classe ou une classe plus élevée, et dont le poids minimum serait inférieur à 20,000 livres, telles que des articles en bois, des meubles, etc., le poids minimum pour le chargement complet mixte serait de 20,000 livres payable selon le tarif de la classe la plus élevée.

La règle précitée qui sanctionnait les chargements mixtes sans restrictions a été modifiée le 1er février 1902 en vertu d'un amendement apporté à la classification n° 11. La règle applicable aux chargements mixtes fut de nouveau limitée et amendée dans les termes suivants: —

> Règle 2. — (1) Quand deux articles ou plus énumérés sous une rubrique distincte sont sujets à un tarif de c.c., ils seront acceptés en chargements complets mixtes au taux de chargement complet le plus élevé et au poids minimum le plus élevé de tout article dans l'envoi, ou s'ils sont de la même classe, au taux applicable à cette classe; mais des articles sous des rubriques différentes ne doivent pas être acceptés à titre de chargements complets mixtes. Quand toute expédition directe d'une classe égale ou dépasse le poids minimum de W.C., le taux de W.C. pour tel lot de marchandises sera appliqué, et les autres articles seront sujets au taux du C.F. dont ils relèvent. Mais les articles compris dans chacun des groupes qui suivent, bien que figurant sous des rubriques différentes dans la classification, pourront faire partie de chargements mixtes eu égard aux conditions précitées: —
>
> (*a*) Instruments agricoles, dont il est fait mention aux pages 11 et 13 ainsi que dans les modifications contenues dans cette circulaire, y compris les barattes, moteurs portatifs ou à traction, lorsque expédiés avec des batteuses.

(*b*) Ale, bière, porter, cidre, eaux gazeuses ou minérales, vins et boissons.
(*c*) Beurre, fromage et œufs.
(*d*) Porcelaine, poteries de grès, poteries de plomberie, poteries de terre, verreries, baquets d'ardoise, éviers d'ardoise et plaques d'ardoise.
(*e*) Produits électriques et dynamos.
(*f*) Lin, filasse et étoupe.
(*g*) Epiceries, dont il est fait mention aux pages 14 et 15 de cette circulaire.
(*h*) Quincaillerie, fer et fil métallique, ainsi qu'il est spécifié aux pages 15 et 16 de cette circulaire.
(*i*) Machines, y compris les chaudières et cheminées; puis outillage de laiterie, comprenant des presses à fromage, des cuves à lait, des réservoirs à lait caillé, des hachoirs à caillé, des butyromètres Babcock et des bidons de pesage.
(*j*) Papier, fournitures de bureau, encre.
(*k*) Pierre, marbre et granit.
(*l*) Poêles, etc., dont il est fait mention à la page 73 de la classification ou dans les modifications que renferme cette circulaire, y compris les radiateurs, registres, objets en fer-blanc, ustensiles emboutis, articles émaillés et produits en agate.
(*m*) Malles et valises.
(*n*) Articles en bois, dont il est fait mention à la page 84 de la classification ou dans les modifications que renferme cette circulaire, y compris les balais en faisceaux ou en boîtes, les épingles à linge, les planches à laver, la vaisselle en bois et les manches de vadrouille.

Jusqu'ici la méthode de classification à suivre, dans le cas du groupage libre comme dans celui du groupage restreint, était uniforme par tout le Canada, et, naturellement, les règlements précités étaient contenus dans la classification antérieurement à l'institution de cette commission et à la passation de la loi des chemins de fer de 1903.

La première classification dont la Commission a été saisie portait le numéro 12, et elle était déjà entrée en vigueur le 1er mai 1903. Elle fut l'objet d'un examen minutieux au cours des premières séances de la Commission, qui furent tenues à Toronto en juin 1904. La règle sur le groupage qui s'y trouve comprise est la même que celle du n° 11, telle que modifiée et ci-dessus citée, sauf qu'on pourrait faire remarquer que dans la classification portant le numéro 12 on a fait la liste contenue dans le numéro 11 et reproduite ci-dessus.

Aux séances tenues à Toronto en 1904, les représentants de l'Association des Manufacturiers canadiens, ont réclamé le rétablissement de la règle portant sur le groupage libre dans tout le Canada. Il y eut par la suite une entrevue entre les représentants des compagnies de chemin de fer et l'Association des Manufacturiers canadiens. On en vint à une entente qui fut soumise à l'approbation de la Commission, en vertu de laquelle le règlement portant sur le groupage libre pourrait être mis en vigueur à l'est de Port-Arthur et le règlement ayant trait au groupage restreint, c'est-à-dire le régime de la rubrique distincte, pourrait être mis en vigueur dans l'Ouest, et aussi sur les marchandises expédiées de l'Est à destination de l'Ouest, et réciproquement. Il fut convenu que cette entente aurait pour objet de maintenir l'accommodement grâce auquel les soldeurs de Winnipeg et des autres endroits situés dans l'Ouest du pays seraient en mesure d'entrer en concurrence avec les rivaux de l'Est, qui étaient d'ailleurs plus puissants. Le 16 juillet 1904, la Commission rendit l'arrêt suivant, à l'effet que

> "La classification se rattachant au transport des marchandises, qui est connue sous le nom de classification n° 12, portant la date du 1er mai 1903, ainsi que l'annexe numéro 1 et la circulaire spéciale n° 1, sujet aux modifications et exceptions y mentionnées, est par les présentes rendue valable et sanctionnée jusqu'à ce que la Commission en fasse l'objet d'une révision ou qu'elle la modifie."

Conformément à cet arrêt, mis en vigueur le 1er août 1904, le règlement portant sur le groupage fut ensuite modifié. Comme résultat, le règlement fut de nouveau le même que dans la classification n° 10-A pour ce qui concerne les endroits se trouvant à l'est de Port-Arthur; quant aux endroits situés à l'ouest de Port-Arthur et aux marchandises expédiées entre l'Est et l'Ouest, les dispositions du règlement n° 2 de la classification n° 11, telles que ci-dessus reproduites, avaient encore pleine force, telles que modifiées par l'arrêt du 16 juillet 1904. Sauf quelques changements d'ordre secondaire, ce règlement portant sur le groupage a été continuellement en vigueur depuis l'année 1904; mais, vu qu'on en a modifié quelque peu le texte, il conviendrait peut-être de citer à la lettre le règlement actuel compris dans la classification n° 16 du transport canadien—

Règlement n° 2.—(*b*) Le règlement qui suit sera mis en vigueur dans le cas des chargements mixtes entre les points à l'est de Port-Arthur (Ontario), sauf pour ce qui concerne le pétrole, les lubrifiants, la benzine, la gazoline, le naphte, les vernis, la térébentine se trouvant en baril, à moins qu'il n'en soit fait mention sous une rubrique distincte, et aussi les bestiaux:—

"Lorsqu'un cetrain nombre d'articles différents de la même catégorie se trouvant à bord de wagon sont expédiés à la fois moyennant connaissement par un consignateur à un consignataire et à un endroit de livraison, ils seront sujet au tarif s'appliquant à cette même catégorie, et il sera tenu compte, en l'occurrence, du poids minimum prescrit dans le cas de chacun des articles se trouvant à bord du wagon (le poids effectif ou supposé devant faire l'objet d'une charge s'il dépasse le poids minimum), sauf tel que prescrit dans le règlement 1-C. Lorsqu'un certain nombre d'articles de diverses catégories sont expédiés moyennant connaissement par un consignateur à un consignataire à un endroit de livraison, le tarif et le poids minimum se rattachant à l'article faisant partie de la plus haute catégorie s'appliquera à tous les articles dont est rempli le wagon (le poids effectif ou supposé devant faire l'objet d'une charge s'il dépasse le poids minimum), sauf tel que prescrit dans le règlement 1-C. Excepté que, si le prix global imputable sur le chargement complet est inférieur en prenant pour base le tarif et le poids minimum se rattachant à chaque wagon chargé dans le cas de plusieurs des articles (le poids effectif ou supposé s'il dépasse le poids minimum) et en prenant également pour base le poids effectif ou supposé à un prix inférieur au tarif s'appliquant au wagon chargé dans le cas des autres articles, le chargement fera l'objet d'une imputation correspondante. Dans le cas d'un chargement mixte de cinquième catégorie ou de catégorie supérieure, dont le minimum est inférieur à 20,000 livres, le poids minimum s'appliquant au wagon dont le contenu est mixte sera de 20,000 livres au tarif de la plus haute catégorie.

"(*c*) Pour ce qui concerne les chargements entre les points à l'ouest de Port-Arthur, y compris Port-Arthur même, ainsi qu'entre les points à l'est de Port-Arthur (Ontario) et Port-Arthur (Ontario), et les endroits situés à l'ouest, et réciproquement, consulter la note.

"Les articles tombant sous des rubriques distinctes ne pourront être mis à bord d'un wagon sous forme de chargement mixte aux prix de transport afférents aux wagons complets.

"Lorsque des articles tombant sous une rubrique distincte font partie de la même catégorie dite de " W.C.", on se servira du tarif et du poids minimum s'appliquant aux chargements de cette même catégorie.

"Lorsque deux articles ou un plus grand nombre d'articles énumérés sous une ruprique distincte sont munis de classements " W.C." différents, on pourra en faire l'objet d'un chargement mixte au prix de transport le plus élevé et au poids minimum pratiqués sur chacun des articles constituant le chargement.

"Lorsqu'un chargement de denrées ou un chargement de différents articles tombant sous une rubrique distincte et sujet au même tarif de charge est égal au poids minimum de chargement ou le dépasse, il conviendra alors d'appliquer le tarif du chargement complet afférent à ce même groupe, et tout autre article ne faisant pas partie de la même catégorie ou ne tombant pas sous la même rubrique distincte, chargé dans le même wagon ou dans les mêmes wagons, se rattachera au tarif de chargement fractionné intéressant la catégorie dans laquelle il se trouve.

"NOTA.—Les rubriques distinctes auxquelles il est fait allusion sont imprimées en caractères gras—sous la désignation: "Instruments agricoles", "Quincaillerie", etc.

"Les paragraphes précités de ce règlement sont subordonnés aux prescriptions du règlement n° 3, relativement aux expéditions formant au total une quantité supérieure à un chargement de wagon."

Au cours de la période de vingt ans s'étendant de 1904 à 1924, on n'a formulé que deux plaintes contre le règlement concernant le groupage, tel qu'il existe à l'ouest de Fort-William et Port-Arthur, et ces deux griefs ont été exposés par des sociétés commerciales qui expédiaient leurs produits de l'Est du Canada

Dès 1916 les voituriers avaient achevé leur projet de redressement des catégories de marchandises afférentes au transport par petite vitesse. La Commission en fut saisie le 15 juillet 1916. On y fit grand état des chambres de commerce et des sociétés d'expéditeurs de tout le pays. Le règlement du groupage contenu dans ce projet de redressement de catégories se lisait comme suit:—

Règlement N° 7.

"*Article 1.* Sauf en ce qui concerne les prescriptions du règlement n° 10, les tarifs afférents au chargement des wagons ne s'appliquent que lorsqu'un chargement complet de marchandises est expédié d'une gare à bord d'un wagon (sauf pour ce qui a trait au règlement n° 8), le même jour, par un expéditeur, livrable à un seul consignataire et à une seule destination. Cet envoi ne comportera qu'un seul connaissement et qu'un seul bordereau d'expédition. Le poids minimum de charge de wagon auquel il est pourvu repose sur le poids le moins élevé servant de base à l'élaboration du tarif en question.

"*Article 2.* (*a*) Lorsque différents articles de la même catégorie (articles dotés de tarifs W.C.) sont expédiés d'une gare à bord d'un seul wagon, en un jour, à destination d'un consignataire, on appliquera le tarif afférent à cette même catégorie en tenant compte du poids minimum le plus élevé ayant trait à chacun de ces articles, le tarif devant porter sur le poids effectif si ce dernier dépasse le poids minimum (sauf en ce qui concerne l'article 2 (*b*) de ce règlement). A moins qu'il n'en soit décidé autrement dans la classification, tout article ne tombant pas sous la même rubrique qui est mis à bord du même wagon se rattachera au tarif de chargement fractionné intéressant la catégorie dans laquelle il se trouve, sauf pour ce qui a trait à l'article 3 de ce règlement.

"(*b*) Si la taxe totale portant sur un chargement mixte de la même catégorie est inférieure suivant la base du tarif de chargement complet et du poids minimum de charge,—en tenant compte du poids effectif s'il est supérieur au poids minimum,—dans le cas d'un article ou de plusieurs articles, plus le poids effectif ou établi sur la base du tarif de chargement fractionné pour l'autre ou les autres articles, la consignation sera taxée en conséquence.

"*Article 3* Lorsque le même article, en raison des conditions ou des valeurs afférentes au transport, est doté de tarifs de charge différents, on peut l'accepter dans des chargements mixtes au prix le plus élevé de chargement complet et au poids minimum le plus élevé qui s'y rattachent."

On pourra noter que ce texte avait pour objet de pourvoir à un règlement de groupage uniforme pour tout le Canada et de permettre un libre groupage de différents articles faisant partie de la même catégorie. Ce même règlement de groupage libre avait en somme le même caractère que celui que le Conseil d'Agriculture du Canada et que d'autres de l'Ouest canadien veulent faire adopter par la Commission à l'heure actuelle. Le groupe des capitalistes intéressés dans le transport des marchandises, tant dans l'Est que dans l'Ouest du Dominion, s'est opposé au règlement précité. Il ne semble pas, par surcroît, que ce règlement ait été approuvé par aucun expéditeur, aucune chambre de commerce ou aucune société d'expéditeurs, si l'on en juge par les dossiers de la Commission, qui a accordé à tous les intéressés le temps voulu pour mettre à l'étude les modifications projetées et qui a prolongé jusqu'au 31 mars 1917 le délai au cours duquel on pouvait lui faire parvenir les requêtes dont on aurait pu vouloir la saisir. Voici une résolution, en date du 14 mars 1917 et venant de Regina, qui donne une idée du sentiment de l'Ouest canadien:—

" RÉSOLUTION

" Classification n° 17

" 1. Cette conférence, qui comprend des délégués des chambres de commerce de Winnipeg, Saskatoon, Regina, Moose Jaw, Yorkton, Swift-Current, Calgary, Edmonton, Lethbridge et de Medicine-Hat, ainsi que de la section des provinces des Prairies de l'Association des manufacturiers canadiens, de l'Association des détaillants de la Saskatchewan et de l'Association des marchands de gros de Saskatoon, s'est réunie pour étudier le projet de classification canadienne des marchandises n° 17;

" 2. Après avoir étudié minutieusement cette question et après l'avoir débattue à fond, cette conférence fait connaître qu'elle s'oppose énergiquement aux principes incorporés dans ladite classification projetée n° 17, vu qu'elle a pour objet d'établir une classification uniforme pour tout le Canada et qu'elle néglige de tenir compte des conditions géographiques et industrielles, conditions qui diffèrent sensiblement à l'est de Fort-William et à l'ouest de Fort-William;

" 3. Au surplus, cette conférence est manifestement d'avis que, en un temps où les hommes d'affaires canadiens ont à résoudre tant de problèmes difficiles par suite de la guerre, problèmes qui sollicitent toute leur attention et toute leur énergie, il ne convient guère qu'il leur incombe de se préoccuper du redressement de la classification canadienne;

" 4. Etant donné que le commerce de l'Ouest canadien a grandi à la faveur de la classification canadienne n° 16 et que toute modification importante qu'on pourrait y apporter produirait une perturbation économique profonde dans l'Ouest;

" 5. Cette conférence recommande à l'unanimité que l'on maintienne en vigueur ladite classification n° 16."

Un mémorandum portant sur une conférence formée des principaux groupes de transport de l'Est du Canada, en date du 27 mars 1927 et venant de Toronto, se lit comme suit: —

" PROJET DE " CLASSIFICATION CANADIENNE DES MARCHANDISES, N° 17 "

" Au sujet de la communication de la Commission des chemins de fer en date du 12 février, par laquelle il est prescrit que les oppositions aux règlements et aux conditions de transport dont il est question dans le projet de classification canadienne des marchandises n° 17 soient transmises à la Commission antérieurement au 31 mars.

"Une conférence a été tenue à Toronto le 27 mars en vue des mesures à prendre relativement à ce projet. Il s'y trouvait des représentants de l'Association des manufacturiers canadiens, des chambres de commerce de Belleville, de Brantford, de Hamilton, de Kitchener, de London, de Montréal et de Toronto, ainsi que de l'Association des producteurs de fruits de l'Ontario.

"Après avoir étudié la situation avec attention la conférence a décidé à l'unanimité que—

1. Les changements que veulent effectuer les chemins de fer sont trop radicaux et ne conviennent pas à la situation commerciale qui existe tant à l'est qu'à l'ouest de Port-Arthur. Ils semblent reposer sur les conditions qui existent aux Etats-Unis, ce qui n'est pas du tout la même chose en raison d'un plus gros volume de trafic et d'une population plus nombreuse;
2. Les chemins de fer n'ont pas cherché à s'informer auprès des expéditeurs et des manufacturiers de l'effet que pourraient produire sur les affaires de l'Est et de l'Ouest du Canada les règlements et les conditions de transport que l'on veut appliquer; de fait, ils ont déclaré à la Commission qu'ils étaient dans l'impossibilité de dire exactement quels en seraient les résultats;
3. Bien que les expéditeurs soient incapables, d'une manière générale, de déterminer l'effet que ces changements produiront sur leurs affaires ils sont convaincus que l'adoption de plusieurs des règlements proposés sera désastreuse pour le commerce canadien qui a été édifié dans les présentes condition de transport;
4. Ce n'est pas un temps propice pour songer à opérer des changements aussi radicaux dans les conditions de transport. Et dans l'état actuel des affaires on ne devrait pas demander aux expéditeurs et aux manufacturiers d'avoir à envisager cette proposition de la manière et dans la forme qu'elle leur a été soumise en l'absence reconnue des renseignements nécessaires;
5. Il est impossible de dire ce que seront les conditions commerciales après la guerre et il est par conséquent respectueusement soumis que la Commission statue que les principes des règlements et des conditions de transport de la classification canadienne des marchandises n° 16 soient maintenus."

Plusieurs autres Boards of trade et expéditeurs individuels ont fait connaître à la Commission qu'ils approuvaient les résolutions susmentionnées provenant de l'Est et de l'Ouest du Canada et, dans plusieurs de ces communications il a été fait mention particulièrement et spécialement du règlement visant le groupage et on a insisté pour que ce règlement soit maintenu. Plus tard, la Commission a tenu des séances dans l'Est et l'Ouest du Canada et à tous les endroits où elle a siégé elle a entendu des objections au règlement proposé visant le groupage. Ces auditions, à l'exception de la séance de Fort-William, ont pris fin avec les séances tenues à Winnipeg le 22 juin 1917. Comme on vient de le dire, des objections de par tout le pays avaient été formulées contre le règlement du groupage. Parlant de la question du règlement concernant le groupage l'ancien commissaire en chef Drayton disait (page 2243):—

"Le COMMISSAIRE EN CHEF: Je puis vous dire ici que ni le Dr McLean ni moi-même ne voyons aucunement se justifier la prétention que les conditions du trafic sont exactement les mêmes qu'elles le sont dans l'Est et que les règlements de l'Est peuvent s'appliquer à l'Ouest sans grand désavantage pour l'Ouest. En d'autres termes nous ne voyons pas comment la classification générale, la classification de l'Est, peut être, équitablement pour l'Ouest, rendue applicable au territoire de l'Ouest.

Le commissaire en chef a déclaré aux représentants des expéditeurs qu'ils devraient passer en revue ces listes de commerce avec les représentants des voituriers. Plus loin, à la page 2244 le commissaire en chef dit:—

> "Le COMMISSAIRE EN CHEF: Relativement au groupage les intérêts commerciaux de l'Ouest, autant que je puis en juger, y sont unanimement opposés. En tant que le privilège du groupage est concerné tout l'Ouest est d'opinion que cela aura pour effet de ruiner le commerce qu'ils ont réussi à édifier. Et pour ce qui concerne cette question en particulier nous en sommes venus à la conclusion que l'adoption du règlement s'appliquant ordinairement dans l'Est, et qui s'applique également dans les Etats de l'est et ceux de l'ouest, que ce règlement ne peut pas être adopté dans l'Ouest du Canada sans préjudice pour l'Ouest du Canada et par conséquent nous ne sommes pas disposés à mettre ce règlement en vigueur. Je ne puis pas vous exprimer la chose plus clairement."

On doit observer que la Saskatchewan Retail Merchants' Association était partie à la résolution de Regina du 14 mars 1917 et citée plus haut. Aux séances de Winnipeg tenues en juin 1917 étaient aussi représentées: la Saskatchewan Grain Growers' Association, la Manitoba Retail Merchants' Association; le Conseil canadien d'Agriculture, la Retail Merchants' Association of Canada (succursale du Manitoba). Il n'y a pas eu de représentations au nom de ces organisations à l'appui du règlement visant le groupage libre tel que prévu dans la classification qui était alors soumise à la considération de la Commission et dont l'application est maintenant demandée par le Conseil canadien d'Agriculture. Il est de toute évidence que ce qui manquait au sujet du règlement visant le groupage, c'était une bonne connaissance de ce règlement.

A la suite de ces séances et sur l'avis de la Commission les représentants des voituriers ont tenu une conférence avec les diverses organisations d'expéditeurs, ou de commerçants intéressés en différentes lignes de commerce, avec l'idée de mettre ces personnes intéressées d'accord, autant que possible, au sujet des détails de la classification proposée après quoi une nouvelle discussion devait avoir lieu avec la Commission qui aurait alors été en mesure de se prononcer sur les autres procédures à suivre.

Le 8 mars 1921 l'Association canadienne de transport déposa à la Commission les règlements proposés revisés et les conditions de transport, disant qu'ils étaient le résultat de conférences conjointes entre les intérêts de l'Ouest et les voituriers de l'Ouest d'une part et les intérêts de l'Est et les voituriers de l'Est d'autre part, et il n'y a pas eu de désaccord ni de discussion entre les intéressés de l'Est et ceux de l'Ouest sauf dans le cas du règlement n° 10 concernant le soi-disant groupage. La requête a par conséquent été rédigée demandant à la Commission d'entendre en divers endroits les témoins relativement au règlement du groupage. Ce règlement tel que revisé se lit comme suit:—

> "Sauf dispositions contraires lorsqu'un certain nombre d'articles, auxquels peut s'appliquer un tarif de wagon complet, sont expédiés en une seule fois par un expediteur à un seul consignataire et à une seule destination, dans un wagon complètement chargé, ces articles seront frappés du tarif W.C. applicable à l'article de la classe la plus élevée dans le wagon et le poids minimum de chargement sera le poids le plus élevé exigé pour l'un quelconque des articles formant le chargement du wagon."

Les copies épreuves de ces règlements proposés et des conditions de transport ont été distribués aux chambres de commerce et aux autres organisations nommées dans l'ordonnance générale n° 271, en divers endroits de l'Est et de l'Ouest du Canada, et aussi à tous les souscripteurs de la classification canadienne des marchandises qui comprend quelques milliers de noms d'individus et de maisons d'affaires. Par la suite il a été décidé que la question serait étudiée

par la Commission durant les auditions au mois d'avril 1921 à Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Brandon et Winnipeg. Au cours de ces diverses séances toutes les représentations qui ont été faites à la Commission au sujet du règlement du groupage étaient en opposition au règlement du groupage libre tel que proposé et toutes les représentations étaient à l'effet que le titre limité et distinct concernant le règlement du groupage tel qu'il est maintenant en vigueur devrait être maintenu. La Commission a offert toute la latitude voulue à tous les intéressés qui l'eussent désiré pour se faire entendre et personne ne s'est présenté pour se prononcer en faveur du règlement libre ci-haut reproduit. A la séance de Winnipeg du 27 avril 1921 la Commission a reçu avis qu'à une conférence, tenue à Winnipeg le 26 avril 1921, en vue d'étudier les règlements proposés de la classification canadienne des tarifs de marchandises, les organisations suivantes étaient représentées: Board of Trade de Brandon; Board of Trade de Calgary; Association des manufacturiers canadiens; Board of Trade d'Edmonton; Board of Trade de Lethbridge; Board of Trade de Montréal; Board of Trade de Moose Jaw; Board of Trade de Regina; Chambre de Commerce de Saskatoon; Board of Trade de Toronto; Board of Trade de Vancouver; Board of Trade de Winnipeg.

Sous forme de résolution ce qui suit a été adopté:—

"1. Il a été décidé que dans les meilleurs intérêts tant de l'Est que de l'Ouest du Canada le règlement n° 2 et les listes commerciales de la présente classification devraient être maintenus et devraient remplacer le règlement proposé n° 11 de la classification canadienne des marchandises n° 17.

"2. Il a été aussi décidé qu'un comité de classification représentant les Boards of Trade de l'Ouest, les autres organisations commerciales et les compagnies de chemins de fer, soit constitué en vue de se consulter avec le présent comité de classification de l'Est au sujet des dispositions de la nouvelle classification.

"3. L'assemblée a été aussi d'avis qu'il ne faudrait pas déranger les rapports qui existent actuellement au point de vue des différentes classes du tarif entre l'Est et l'Ouest du Canada comme résultat du jugement de la Commission des chemins de fer du Canada, après les enquêtes poursuivies dans les causes des Taux de l'Est et de l'Ouest, et des ordonnances auxquelles ce jugement a donné lieu ou des ordonnances promulguées dans la suite.

"4. Le président de cette assemblée reçoit l'ordre de transmettre une copie de cette résolution à la Commission des chemins de fer à sa réunion de demain."

Ce qui précède a été adopté à l'unanimité par toutes les organisations représentées, à l'exception de la Chambre de Commerce de Saskatoon et du Board of Trade de Vancouver. Cependant il a été expliqué qu'en tant que le maintien du règlement du groupage était concerné la Chambre de Commerce de Saskatoon était en faveur de ce maintien. Le représentant du Board of Trade de Vancouver a déclaré qu'il ne pouvait pas voter sur cette résolution avant qu'elle ne fût soumise à la Commission pour considération et décision.

Le règlement proposé concernant le groupage avait été inscrit pour une audition dans l'Ouest du Canada dans le but d'y obtenir l'opinion des gens du peuple et, ainsi qu'on l'a dit déjà, tout ce qu'on a entendu dire a été contre le règlement proposé et en faveur du maintien du présent règlement. La Commission n'a rien ordonné en la matière mais, donnant suite à la résolution soumise lors de l'audition à Winnipeg, comme il est dit plus haut, les comités spéciaux de classification se sont mis à l'œuvre et ont complètement revisé la classification et ce faisant ont travaillé dans le sens du maintien des règlements actuels concernant les chargements mixtes de wagons. Cette tâche comportait

un travail immense et il a fallu plusieurs réunions des comités et en date du 9 avril 1924 la classification canadienne des marchandises proposée n° 17, corrigée, a été soumise à l'approbation de la Commission. Le règlement proposé n° 10 (le règlement du groupage) se lit comme suit:—

" APPLICABLE ENTRE LES GARES À L'EST DE PORT-ARTHUR ET ARMSTRONG, ONT.

"*Article I.*—Sauf dispositions contraires, lorsqu'un certain nombre d'articles auxquels peut s'appliquer un tarif de wagon complet sont expédiés tout à la fois par un expéditeur à un seul consignataire et à une seule destination dans un wagon complètement chargé, ces articles seront frappés du tarif W.C. applicable à l'article de la classe la plus élevée dans le wagon et le poids minimum de chargement sera le poids le plus élevé fixé pour l'un quelconque des articles formant le chargement du wagon.

" APPLICABLE ENTRE LES GARES À L'OUEST ET Y COMPRIS PORT-ARTHUR ET ARMSTRONG, ONT. ET EN PROVENANCE DE GARES À L'EST DE CES ENDROITS EN DESTINATION DE PORT-ARTHUR ET ARMSTRONG, ONT., ET AUX GARES À L'OUEST ET VICE VERSA.

" *Article 2.*—Sauf dispositions contraires les articles désignés sous des titres distincts (voir remarque) ou les articles qui ne sont pas classifiés sous des rubriques distintes ne seront pas acceptés en chargements mixtes suivant le tarif W. C. Lorsqu'un certain nombre d'articles différents sous un titre distinct, auquel s'applique un tarif de W. C., sont expédiés en une seule fois par un expéditeur à un seul consignataire et à une seule destination, dans un wagon complètement chargé (voir règlement 9) ces articles seront assujettis au tarif W.C. applicable à l'article de la classe la plus élevée dans le wagon et le poids minimum de chargement sera le poids le plus élevé fixé pour tout article faisant partie du chargement de wagon.

" *Article 3.*—Conditionnellement aux dispositions contenues aux articles 1 et 2 lorsque la somme globale des frais de transport pour la consignation entière est portée à un chiffre inférieur par suite du fait que les articles ont été censés avoir été divisés en deux wagons séparés, ou plus, les taxes sur chaque wagon séparé seront basées sur le tarif W.C. applicable à l'article de la classe ou catégorie la plus élevée dans le wagon et sur le poids minimum de chargement le plus élevé pour l'un quelconque des articles qui y est contenu.

" *Article 4.*—Conditionnellement aux dispositions contenues aux articles 1 et 2, lorsque la somme globable des taxes de transport pour la consignation entière est moindre, et la calculant d'après le taux de chargement complet et le poids minimum de chargement (tout excédant de poids effectif ou autorisé au-dessus du poids minimum devant été taxé) pour un ou plusieurs articles que sur la base du poids réel ou autorisé évalué à moins que le taux d'un chargement fractionné pour l'autre ou les autres articles, la consignation sera taxée en conséquence.

" Les titres distincts mentionnés à l'article 2 sont indiqués en lettres majuscules, tels que ' Instruments Agricoles ', ' Epiceries', 'Quincaillerie', etc.

" REMARQUE.—Le règlement No. 10 ne s'appliquera pas aux bestiaux.

" Le règlement 10 ne s'appliquera pas aux expéditions par wagon complet dont le mouvement se fait suivant le tarif à prix ferme sauf les cas où le tarif à prix ferme en stipule autrement.

" Les colis contenant des articles appartenant à plus d'une classe seront tarifés conformément aux termes du règlement 16, article 3."

Les règlements de la Commission exigent qu'une grande publicité soit donnée aux changements de classification déposés entre ses mains pour en être approuvés et la Commission a reçu de nombreuses communications au sujet du règlement concernant les chargements mixtes. Ces lettres venaient toutes d'individus ou d'organisations des provinces des Prairies de l'Ouest du Canada, les deux organisations les plus importantes qui ont fait des représentations étant les United Grain Growers, Limited et le Conseil d'Agriculture. Il est bien évident, à en juger par la majorité de ces communications, qu'il y existe beaucoup de malentendus tant du côté du présent règlement que de celui qui est proposé relativement aux chargements mixtes.

Mais dans les protestations venant de divers individus et d'organisations moins importantes on semblait ignorer la portée précise des principes en jeu. En général la plupart ont pris la position que l'on enlevait aux gens de l'Ouest un régime concernant les chargements mixtes, dont ils avaient joui auparavant, ainsi que les avantages qui en découlaient. Tel qu'on l'a indiqué déjà le règlement oncernant le groupage existe depuis longtemps et on ne se propose pas d'y toucher.

De fait l'élargissement des listes séparées dans la classification proposée n° 17 entraîne un groupage plus libre et permet un groupage beaucoup plus étendu qu'il n'est possible d'avoir à l'heure présente; par exemple, la présente classification comprend 250 articles sous la rubrique d'épiceries et la classification proposée n° 17 en contient 625. Pareillement, la liste en quincaillerie de 880 articles est portée à 1,429 articles. De plus, aux termes du règlement du groupage, il ne serait pas possible de grouper des chaussures et bottines, des nouveautés, des épiceries et de la quincaillerie parce que, bien que le tarif par wagon complet sur des épiceries et la quincaillerie puisse être celui de la 5e classe, les taux sur les chaussures et les bottines sont ceux de la 3e classe tandis que pour les nouveautés il n'existe aucun tarif spécial en chargements de wagon complet. Mais en vertu du règlement du groupage libre demandé par les requérants les taux sur un chargement mixte sont ceux applicables à l'article de la classe la plus élevée dans le groupage et il est évident que l'on ne saurait songer à grouper les chaussures et bottines et les nouveautés dans les wagons à chargement mixte. L'erreur évidente pourrait faire le sujet de commentaires beaucoup plus étendus mais cela n'est pas nécessaire.

Lors du voyage de la Commission dans l'Ouest pendant les mois de juin et juillet 1924, la question de la classification proposée a été inscrite afin que tout ce qui s'y rapporte fût discuté. Tous ceux qui avaient envoyé des communications ont été avertis de l'endroit où les séances seraient tenues. Et ce n'est qu'après les séances tenues à Winnipeg les 14-16 juillet 1924 que la Commission a eu connaissance des objections au maintien du règlement concernant le groupage. Ces objections provenaient à la fois de la Retail Merchants Association, des United Grain Growers, Limited, et du Conseil canadien d'Agriculture.

La succursale de l'Association des marchands détaillants du Canada allégua que l'abolition de présent règlement du groupage et l'adoption du groupage libre permettraient aux petits centres de faire venir des wagons mixtes suivant le tarif applicable aux wagons complets.

M. Stimpson, au nom des United Grain Growers, Limited, plaida en faveur du groupage libre pour la raison qu'il était en vigueur dans l'Est du Canada tout aussi bien que dans le territoire couvert par la classification de l'Ouest. Il prétendit aussi que cette règle serait très avantageuse pour les marchands détaillants, les consommateurs, et en particulier pour la classe des cultivateurs.

Au sujet de cette prétention concernant les bénéfices qui résulteraient pour l'Ouest de la règle du groupage libre, le témoignage de M. Stimpson est basé entièrement sur son expérience relative au commerce de la ficelle d'engerbage et de la ronce artificielle. Il est aussi d'avis que pour cette catégorie de marchan-

dises, les changements mixtes pourraient exempter des frais de distribution faite au taux des chargements fractionnés; mais il n'a pu faire mieux que donner son opinion tout simplement. Pour le commerce général de détail et les effets sur ce commerce de la règle de groupage libre, M. Stimpson a admis franchement, en contre-interrogatoire par M. Hanna, qu'il n'avait aucune connaissance pratique de ce genre de commerce, et qu'il ne pouvait rien dire sur l'influence qu'aurait sur ce commerce le règlement du groupage libre remplaçant le règlement du groupage restreint actuellement en vigueur.

Au sujet de la classification, la Loi des chemins de fer, tout en reconnaissant l'uniformité comme idéal, admet que l'uniformité absolue peut être inapplicable. L'article 321 (1) dit:

> "Les tarifs de transport de marchandises sont assujetis et subordonnés à la classification que la Commission peut prescrire ou autoriser, et la Commission *doit s'efforcer d'établir une classification uniforme autant que possible pour tout le Canada, eu égard toutefois à tous les intérêts en présence.*"

Les mots que j'ai soulignés dans cet article sont bien significatifs.

Le fait que le règlement, du groupage libre est appliquée à l'est des Grands Lacs n'implique pas présomption qu'il faut pour cela l'appliquer également à l'ouest, à moins que cette application ne soit faite "eu égard à tous les intérêts en présence".

De plus, il faut remarquer, conformément à la ligne de conduite tracée dans cet article, que les échelons de taux normaux, établis dans la classification canadienne, ne comportent pas pour l'Ouest la même relation entre les classes que dans l'Est. Par exemple, dans l'Est le taux de cinquième classe est la moitié du taux de première classe, tandis que dans l'Ouest, c'est le taux de la quatrième qui forme cette moitié.

L'adoption dans l'Ouest de la règle actuelle concernant le groupage des marchandises expédiées trouve sa raison d'être, la chose est amplement prouvée par les témoignages, dans l'adaptation aux conditions du commerce dans l'Ouest. Cette pratique a été demandée instamment par les intéressés de la région. Ce n'est pas là une question qui intéresse les chemins de fer. D'après ce que je comprends au sujet de l'opinion de ceux-ci, il est parfaitement indifférent pour eux qu'une règle ou l'autre soit en vigueur dans l'Ouest. Ils ne doivent voir que la quotité du revenu. Lorsqu'une pratique a été appliquée depuis des années, qu'elle doit son existence à la demande du public expéditeur, ceux qui s'attaquent à cette pratique doivent être prêts à supporter une part spéciale du fardeau de la preuve. Une grande partie des avancés soumis étaient basés sur une mauvaise interprétation. Et quant aux preuves spécifiques, peu nombreuses, elles sont loin d'être concluantes.

Ce n'est pas la fonction de la Commission de détruire un tarif et d'annihiler les rajustements à ce tarif, sans s'occuper de l'effet produit par son intervention. Et cette conclusion est surtout vraie lorsque les conventions de taux et les règles qui en découlent ont été appliquées par suite non seulement de l'appui, mais aussi de la demande pressante de la grande majorité du public s'occupant de la distribution des marchandises, et la Commission doit intervenir, non pas en se basant sur des hypothèses, mais sur des preuves réelles de taux déraisonnables ou de traitement injuste. Aucune preuve dans ce sens n'a été faite relativement au règlement actuel.

Ce règlement se rapporte aux poids minimum progressifs des chargements en wagons fermés ayant plus de 36 pieds 6 pouces de longueur et en wagons ouverts, plats ou à haussettes, ayant plus de 36 pieds 10 pouces de longueur; c'est-à-dire qu'au sujet des articles soumis à cette règle, le poids minimum spécifié dans la classification pour ces articles ne s'applique que pour les wagons chargés

dont la longueur ne dépasse pas les chiffres mentionnés, et lorsque les chargements soit faits sur des wagons plus longs, ces articles sont soumis à un poids de chargement plus élevé. La clause correspondante qui se trouve actuellement dans la classification n° 16 est la règle n°1. Jusqu'à présent, les poids maximum progressifs s'appliquent aux chargements de toutes catégories de marchandises. Dans la classification n° 17 proposée, la règle ne s'applique qu'aux articles spécifiquement soumis aux dispositions du règlement 7, ce qui signifie que par la classification n° 17, le règlement sera d'une application restreinte, et d'une manière générale, il s'agit de soumettre à cette règle seulement les marchandises légères et d'un fort encombrement. Ce changement important est tout à l'avantage de l'expéditeur, car il enlève tout prétexte de divergence, et applique le même poids minimum pour toutes les marchandises non soumises audit règlement, qu'il s'agisse d'un wagon de 36 ou de 50 pieds de longueur.

La Chambre de commerce de Hamilton et la compagnie Dominion Canners Limited ont prétendu qu'il faudrait inclure dans ce règlement une clause stipulant que dans le cas où ou demande un wagon de 36 pieds 6 pouces et qu'on reçoit un wagon de 40 pieds, il faudrait appliquer le poids minimum afférent au wagon de 36 pieds 6 pouces. D'après le dossier, c'est ce qui se fait en pratique. Cependant, lorsque l'expéditeur utilise tout l'espace du wagon, le minimum de ce wagon devrait s'appliquer. Il n'a été produit aucune preuve de griefs à ce sujet.

Le règlement peut être approuvé subordonnément au droit de tout expéditeur lésé de faire reconsidérer la question en tout temps.

XI

RÈGLEMENT 13

Le paragraphe 2 de la règle proposée sous le numéro 13 dit: —

> " Lorsque des marchandises sont chargées sur un wagon par un expéditeur et que la charge n'est pas complète, que le wagon est remis comme ayant un chargement complet, que le wagon est expédié sans qu'on y ajoute d'autres marchandises, la consignation sera taxée comme chargement complet ".

Le représentant de la compagnie *Goodyear Tire and Rubber, Limited,* de Toronto, exprima l'opinion que cette clause n'était pas claire, et a demandé qui devait juger si le wagon contenait un chargement complet ou un chargement partiel.

Personne ne s'oppose au principe même du règlement, tel qu'il est proposé. Il semble que la rédaction et l'intention de cette règle proposée sont parfaitement claires. Mais d'un autre côté, on supprimerait le doute exprimé en ajoutant après le mot " remis " les mots " par l'expéditeur ".

Le paragraphe 3 de cette règle n° 13 dit: —

> " A moins de dispositions contraires, les propriétaires doivent opérer le chargement et le déchargement de toutes marchandises expédiées aux taux de chargements complets ".

Au sujet de cette clause, le représentant de la compagnie *Goodyear Tire and Rubber, Limited,* de Toronto, a soulevé la question de la responsabilité des compagnies de chemins de fer pour la protection des marchandises durant les opérations de chargement ou de déchargement. Dans le cas des marchandises expédiées en chargements complets en partance ou en destination d'une voie ou station, d'un quai ou débarcadère appartenant à un particulier et où il ne se trouve aucun agent dûment autorisé, les dispositions de l'article 6 du connaissement doivent s'appliquer: —

> " Les marchandises en chargements complets expédiées d'une voie, ou station, d'un quai ou débarcadère appartenant à un particulier, où il ne se trouve aucun agent dûment autorisé, sont aux risques du propriétaire jusqu'à ce que le wagon soit remorqué ou que le connaissement soit émis par la compagnie ferroviaire, et ensuite elles sont aux risques de cette compagnie. Les marchandises en chargements complets destinées à une voie ou station, à un quai ou débarcadère appartenant à un particulier, où il ne se trouve aucun agent dûment autorisé, seront aux risques de la compagnie ferroviaire jusqu'à ce que le wagon soit placé sur la voie de livraison ".

Relativement à la question des voies publiques de livraison de chargement les représentants des voituriers ont déclaré clairement et définitivement que les coutumes suivies actuellement ne seraient pas modifiées. Le représentant de la *Goodyear Tire and Rubber Company, Limited,* dit à la page 9706, que si la coutume présentement établie ne devait pas être changée il n'aurait aucune objection au règlement.

Bien qu'étrangère à la classification la question d'avoir aux voies de chargement des vérificateurs nommés par les compagnies de chemins de fer a été introduite dans la discussion. Sous ce rapport on se guide d'après les termes d'une circulaire d'instructions qui a été émise il y a environ un an sous la direction de la Commission, et lors de l'audition, M. Ransom avait promis que la coutume ne serait pas changée.

Quelques-uns ont suggéré que le règlement 13 serait en conflit avec le règlement 11, article 5, traitant des " soldes de consignation ". M. Ransom s'est prononcé clairement disant que les propriétaires ne seraient pas obligés de charger les excédants ou soldes de consignation dans le wagon et que les dispositions de l'article 2 du règlement 13 ne seraient pas applicables.

Subordonnément à toute plainte spécifique dûment appuyée sur des preuves le règlement peut être approuvé.

XII

RÈGLEMENT 15

Aux séances de Winnipeg on a fait mention du règlement proposé n° 15 — connu sous le nom de règlement du tarif minimum — se lisant comme suit: —

> " Le taux minimum pour une seule expédition inférieure à un chargement de wagon entre deux gares quelconques d'un voiturier sera celui de 100 livres selon le tarif de 1ère classe mais pas moins de cinquante (50) cents ".

M. Stimpson, des *United Grain Growers, Limited,* suggéra d'adopter le règlement en vigueur dans la classification consolidée du transport des Etats-Unis qui établit en substance un taux minimum calculé sur la base de 100 livres selon le tarif applicable à la marchandise expédiée mais non inférieur en aucun cas à cinquante cents. En d'autres termes, conformément au règlement canadien la taxe sera pour 100 livres, tarif de la 1re classe, sur des marchandises sujettes au tarif de la 2e ou 3e classe, tandis qu'aux termes du règlement américain la taxe sera pour 100 livres soit de la 2e, soit de la 3e classe selon le cas, avec une taxe minima de cinquante cents. M. Stimpson déclara que le changement suggéré serait avantageux pour eux au point de vue de l'expédition des tentures de wagons et de sacs vides. Le règlement tel que proposé dans la classification n° 17 ne diffère aucunement du règlement actuellement en vigueur et en principe ce règlement est en vigueur depuis les quarante dernières années et pendant toute cette période il ne s'est élevé qu'une ou deux plaintes contre ce règlement. Le comité spécial de classification, comprenant à la fois des représentants des voituriers et des expéditeurs, a accepté unanimement le règlement contenu dans la classification pro-

posée n° 17. La preuve soumise à Winnipeg n'a pas été suffisante sur ce point pour permettre à la Commission, avec les données actuelles, d'étudier avec soin la question d'un changement tel que suggéré et d'en venir à une conclusion définitive sur ce sujet. La question n'est pas fermée de sorte que les requérants ou toute autre personne pourront en tout temps déposer une plainte formelle en vue de soumettre à la Commission des détails complets, ce qui lui permettra d'en faire l'étude avec intelligence et d'en venir à des conclusions motivées, ce qu'elle ne peut pas faire dans le moment avec les maigres renseignements qui lui ont été fournis.

XIII

SACS ET EMBALLAGES

Page 50, articles 30 et 40

Plainte de la Security Cartage and Storage Company, Limited, Calgary, Alta, (dossier 33365.34)

Les sacs et emballages, en coton, jute ou toile, sont compris sous les titres distincts de " Epiceries " et " Quincaillerie " dans la classification n° 16. Dans la classification n° 17 ces articles sont inscrits à la page 50 selon leur ordre alphabétique, par conséquent ils ne pourront pas être groupés dans le territoire décrit à l'article 2 du règlement 10 dans les chargements de wagon complet avec les épiceries et la quincaillerie. La *Security Cartage and Storage Company,* de Calgary, s'est opposée au changement proposé dans une lettre en date du 15 mai 1925, désirant voir se maintenir les titres distincts susmentionnés relativement aux sacs et emballages.

Le Board of Trade de Winnipeg a présenté une requête semblable, mais au cours d'une conférence entre les représentants des expéditeurs intéressés et des compagnies de chemins de fer, tenue à Winnipeg le 11 juillet, les représentants des expéditeurs ont retiré cette requête, de sorte que sauf la protestation de la *Security Cartage and Storage Company* il n'y a devant la Commission aucune autre objection contre ce qui est proposé dans la classification.

Bien qu'avertie de la date de la séance de la Commission qui devait siéger à Calgary le 7 juillet 1924, alors que la classification du transport canadien était inscrite pour une audition spéciale permettant aux parties intéressées de se faire entendre au sujet des questions sur lesquelles on ne pouvait pas tomber d'accord, la *Security Garage and Storage Company* ne s'est pas présentée devant la Commission et ne lui a adressé aucune communication. La disposition de la classification proposée étant acceptable aux gens du commerce en épiceries et quincaillerie et les requérants n'ayant pas profité de l'occasion qui leur a été offerte de venir expliquer en quoi et comment ils étaient intéressés ou atteints, la disposition contenue dans la classification N° 17 relative aux sacs et emballages peut être approuvée.

XIV

TARIF DE WAGON COMPLET SUR LES PANIERS

Page 52, articles 5-7-16-18

Plainte de la Canada Woods Products Company, St-Thomas, Ont.

(dossier 33365.38)

La plainte est au sujet du tarif par wagon complet seulement. A l'heure actuelle les paniers de toutes sortes, W.C. sont assujettis au taux de la 10e classe, poids minimum de 20,000 livres, suivant l'item 38, page 67, de la classification du transport canadien n° 16. Dans la classification proposée n° 17 apparaît la disposition suivante relativement aux chargements de wagon complet:—

Page	Item	Paniers	W.C.
52	5	De boulangerie, boucherie ou buanderie poids minimum 10,000 livres	3
	7	Baies et fruits, plantes ou légumes; placage, douves ou bois de fente; poids minimum, 20,000 livres..	7
		poids minimum 30,000 livres	10
	16	Douves et éclisses, N.A.I.P.N. poids minimum, 10,000 livres	3
	18	En osier, saule ou rotin, autres que pour boulangerie, boucherie ou buanderie, poids min. 12,000 livres..	3

Il est compris que les articles précédents dans la classification proposée n° 17 sont ceux qui intéressent les plaignants.

Les requérants n'ont pas eu de représentant aux séances que la Commission a tenues à Ottawa, les 3 et 4 décembre, mais ils ont envoyé un exposé écrit qui a été discuté alors que des représentants des voituriers étaient présents.

Les taux les plus bas dans la classification du transport canadien sont ceux de la classe 10 s'appliquant aux denrées de qualité inférieure en chargements de wagon complet tels que le bois, le charbon, le ciment, la brique, les blocs de pavage, le plâtre, le gravier, le sable, les rebus de fer, la pierre, la chaux, etc. Suivant la classification le poids minimum reconnu pour ces marchandises de 10e classe est de 30,000 livres par chargement de wagon, tel que prescrit par le règlement n° 1 de la classification n° 16. Plusieurs de ces denrées sont bien lourdes et la moyenne de chargement par wagon est de beaucoup au-dessus de 30,000 livres. Dans la classification n° 16, cependant, il y a aussi un certain nombre de denrées encombrantes qui y sont inscrites en 10e classe suivant les taux pour wagon complet et comportant un poids minimum de 20,000 livres, ou 10,000 livres au-dessous du poids minimum normal, et parlant d'une manière générale, ces articles ne sont pas chargés au-delà du poids minimum inférieur spécifié et dans bien des cas beaucoup au-dessous de ce chiffre. Les articles principaux que la classification n° 16 a placés en 10e classe et pour lesquels elle établit ce poids minimum de chargement excessivement bas sont les barils, les paniers, les embarcations pour les hommes de chantiers, les boîtes de bois, les raffes de maïs, les caisses à claire-voie, le foin, les glumes et glumelles, la sciure et les rognures de bois, les tonneaux, seaux ou cuvettes. En revisant la classification le comité spécial de classification a majoré, d'une manière générale, les taux s'appliquant aux chargements de wagon complet sur ces articles dont les suivants ont été majorés de la 10e à la 79 classe: barils de bois, boîtes en bois, raffes de maïs, caisses à claire-voie, glumes, tonneaux, seaux et cuvettes. Les embarcations pour hommes de chantiers n'ont pas été reportées à la classification n° 17. Le foin a été laissé en 10e classe mais le poids minimum a été augmenté de 20,000 à 22,000 livres. La sciure et les rognures de bois ont été laissées en 10e classe mais le poids minimum de chargement a été augmenté à 30,000 livres.

Avant d'en venir à un accord au sujet des taux proposés il y a eu une discussion générale sur cette question à une conférence entre les représentants des divers fabricants de vannerie et le comité spécial de classification. A l'exception du plaignant tous les autres étaient d'accord.

Les paniers assujettis au tarif de 3e classe, poids minimum de 10,000 livres, rapportent en moyenne autant par wagon que les consignations qui se font suivant le tarif de la 7e classe, poids minimum de 20,000 livres, prenant pour les fins de notre calcul les consignations de Rodney, Ont.—un des endroits où est établie une des manufactures de la partie plaignante—en destination de points en Ontario qui est le principal marché pour les produits du plaignant.

Le plaignant a déposé auprès de la Commission des relevés concernant ce trafic. Malheureusement ces relevés n'indiquent pas le poids réel des chargements—ils indiquent simplement le poids minimum et par conséquent les chiffres ne permettent pas de comparer les chargements réellement effectués avec les minima.

Il n'y a rien devant la Commission qui la justifierait de dire que, prenant en considération les taux imposés sur d'autres articles et tenant compte des dimensions, poids, tonnage, volume, risque, coût du camionnage, etc., les taux et le minimum proposés ne sont pas raisonnables.

M. Ransom déclara que relativement à l'item 18, à la page 52, ils étaient disposés à modifier le minimum proposé de 12,000 livres et de le réduire à 10,000 livres et on a donné suite à ce changement dans la liste des changements qui a été déposée à la Commission couvrant les amendements effectués depuis que la classification proposée n° 17 a été soumise pour la première fois à l'approbation de la Commission. Avec la modification dont il vient d'être question la disposition relative aux paniers en chargements de wagon peut être approuvée.

XV

PAPETERIE ET LIVRES DE CLASSE EN WAGONS MIXTES

Page 58, article 3

Plainte de L. C. Wilson, Calgary (dossier 33365.43)

Après les séances de la Commission à Calgary, au cours desquelles les matières relatives à la classification proposée n° 17 devaient être entendues, M. L. C. Wilson écrivit à la Commission, en date du 24 juillet 1924, au sujet du groupage des livres de classe et de la papeterie en chargements complets de wagon, comme suit:—

> " J'achète la papeterie et mes livres de classe à Toronto, dans quelques cas j'achète en partie de la même firme. Pour la papeterie je puis acheter de manière à faire expédier en wagons en série de Toronto à Calgary, mais pour les livres de classe je dois payer suivant le tarif de la 1re classe.
>
> " Il y avait un temps où il était possible d'inclure les livres de classe dans les consignations de papeterie et obtenir le bénéfice du tarif W.C. Cependant on me dit que c'est à cause de quelques-uns des soldeurs de l'Ouest que cette pratique a été abolie. Il s'ensuivrait une économie considérable pour moi si j'étais capable de faire expédier ces livres de classe en wagons à chargement mixte suivant le tarif W.C.
>
> " On me dit que la question du groupage est actuellement à l'étude et j'espère que la Commission y accordera toute l'attention voulue."

Voici ce que M. Ransom, de l'Association du transport canadien, dit en réponse à cette requête:—

> " M. Wilson est dans l'erreur en disant qu'à une certaine époque les livres de classe étaient compris dans la liste de papeterie et que les soldeurs de l'Ouest sont la cause que cette pratique a été abandonnée. D'après mes écritures il ressort que les livres de classe n'ont jamais été compris dans la liste de papeterie et nous avons ici la première requête en vue de les ajouter à cette liste. D'autres expéditeurs faisant le commerce de livres de classe sur une plus grande échelle que M. Wilson en font la manutention en wagons réguliers conformément à la présente classification et il est possible qu'ils auraient des objections au changement proposé. J'ai fait une petite enquête et j'ai constaté que les consignations totales de M. Wilson atteignent une moyenne de 3,500 livres par année.
>
> " Les livres de classe sont inscrits dans la 3e classe par wagons, tandis que la papeterie est inscrite dans la 4e classe et les expéditeurs de papeterie nous font savoir qu'ils ne sont pas intéressés dans la présente requête et qu'ils n'expédieraient pas leurs livres de classe dans les wagons de papeterie même au cas où les livres de classe seraient classifiés sous le titre de

papeterie dans la classification canadienne des marchandises. Le fait d'inclure 3,500 livres de livres de classe, ce qui représente le total des consignations reçues par M. Wilson par saison, dans un wagon de papeterie, rendra la taxe plus élevée pour la consignation entière que si la papeterie était expédiée suivant le tarif W.C. et les livres de classe suivant les taux C.F. Les expéditeurs de papeterie par conséquent ne voudraient pas inclure les livres de classe dans leurs wagons de papeterie.

"Vu les explications qui précèdent nous espérons que la Commission informera, après mûre réflexion, M. Wilson qu'elle n'est pas prête à ordonner un changement dans les taux présentement établis.

"On a envoyé une copie de la présente lettre à M. Wilson."

La classification n'a jamais autorisé de grouper les livres de classe et la papeterie dans des chargements mixtes de wagon au tarif établi pour les chargements complets de wagon et vu le fait que le tarif pour wagon complet sur la pepeterie est celui de la 4e classe tandis que sur les livres de classe ces taux sont ceux de la 3e classe, et que le règlement concernant le groupage autorise l'application des taux W.C. aux articles de la classe la plus élevée dans le groupe, il semble clair que la transposition des livres de classe des titres alphabétiques, sous lesquels on les trouve présentement ainsi que dans la classification proposée n° 17, à la liste de papeterie suivant les taux actuels ne sera pas à l'avantage des requérants pour les raisons exposées par M. Ransom. Rien n'a été produit pour établir que les taux actuels sur les livres de classe ne sont pas en soi raisonnables et il n'y a rien au dossier justifiant la Commission de réduire le tarif par chargement de wagon sur les livres de classe et de les inclure dans la liste de la papeterie uniquement dans le but de permettre l'application du tarif W.C. sur les consignations de livres de classe qui ne forment pas un chargement complet de wagon. Le tarif actuel par wagon complet sur les livres de classe a été prescrit par l'ordonnance de la Commission n° 4680 du 7 mai 1908.

XVI

TARIF PAR WAGON COMPLET SUR LES BOÎTES À BEURRE

Page 59, article 12

Plainte de la Saskatchewan Dairy Association, et al (dossier 33365.14)

L'article 12, page 59, de la classification proposée n° 17 couvre les boîtes en bois pour anses de paniers, cirage, beurre, figues, graisse, sel, épices ou tabac. Le tarif W.C. dont il est ici question est celui de la 6e catégorie; il comporte un poids minimum de 16,000 livres. On y a apporté des modifications par la suite, par voie de liste polycopiée renfermant des données ajoutées à la classification projetée et transmises à la Commission; comme résultat, on y a substitué la 7e catégorie, qui comporte un poids minimum de 18,000 livres. A l'heure actuelle, on pourvoit à des chargements de la 10e catégorie, ce qui veut dire un poids minimum de 20,000 livres, d'après l'item 48 (page 69) de la classification n° 16. La Commission n'a reçu aucune plainte relativement aux dispositions que l'on veut faire adopter en matière de boîtes en bois autres que les boîtes à beurre. Au surplus, il convient de noter que la Commission n'a été saisie d'aucune plainte provenant de fabricants de boîtes tant de l'Est que de l'Ouest du Dominion. Il est vrai que l'*Alberta Box Company, Limited,* de Calgary, a déjà formulé des griefs en l'espèce, mais, le 2 août 1924, elle demandait, par lettre, qu'il lui fût permis de retirer son opposition. Voici comment elle s'exprimait en l'occurence:

"Nous nous sommes surtout élevés contre le projet initial. Nous n'avons pas pu disposer du temps nécessaire pour examiner à fond les conséquences de cette démarche, alors qu'on faisait tout entrer dans la

7e catégorie, qui comporte un poids minimum de 18,000 livres. Après avoir envisagé la situation avec beaucoup d'attention, nous en sommes venus à la conclusion que les montants qui en découlent seraient peu considérables, si peu considérables que nous ne croyons pas avoir raison de nous opposer au présent projet. Qu'il nous soit donc permis de retirer nos objections, ainsi que nous le désirons."

M. Ranson indiqua que les représentants des voituriers et des fabricants intéressés (non seulement de boîtes mais aussi de récipients en bois) avaient eu une entrevue et qu'un accord était intervenu touchant le redressement projeté de la classification. On trouvera des renseignements supplémentaires concernant le redressement de la classification et les raisons apportées à l'appui de cette revision sous la rubrique: tarif de chargement complet portant sur les paniers, à l'occasion de la plainte, formulée par la *Canada Wood Products Company Limited*, de Saint-Thomas (Ontario), à la partie XIV. Ainsi donc, pour éviter toute répétition, il conviendrait de se reporter à ce qui y est énoncé. Les transporteurs ont maintenu qu'il n'était pas logique que le produit ouvré, — la boîte, — dont la charge constitue un poids minimum exceptionnellement bas, fût l'objet d'un tarif de chargement complet, semblable à celui de la matière première. Il conviendrait peut-être de faire remarquer ici que la matière première est ordinairement transportée moyennant une base inférieure aux tarifs des diverses catégories que peuvent comporter certains prix de transport afférents aux denrées. Toutefois, nous abordons ici la question de la catégorie à laquelle doivent appartenir les articles dont il s'agit plutôt que le problème des tarifs eux-mêmes. Les statistiques font ressortir le fait que certaines caisses, telles que les caisses d'emballage, les caisses à bière et à viandes, peuvent être mises à bord jusqu'à concurrence de 20,000 ou 21,000 livres par wagon; mais il y a d'autres caisses qui ne forment pas un poids aussi élevé. Le gérant de l'*Alberta Box Company* a déclaré que les caisses à beurre pouvaient auparavant être chargées à bord jusqu'à concurrence de 20,000 livres par wagon. On se servait alors de boîtes de 56, 28 et 14 livres; mais aujourd'hui on n'a guère besoin des boîtes de 28 et 14 livres, et il en résulte qu'on ne peut les nicher. Par suite de certains changements pratiqués dans le commerce, le poids chargé est même inférieur, en général, au minimum projeté de 18,000 livres. On a émis l'opinion qu'un wagon de boîtes à beurre oscillerait entre 13,600 et 14,400 livres.

La *P. Burns Company*, de Calgary, s'est opposée, en date du 2 mai 1924, au projet de tarification afférent à la 6e catégorie, comportant un minimum de 16,000 livres, en matière de boîtes à beurre; mais, lorsqu'il s'est agi, par la suite, de débattre cette question par voie d'enquête, à Calgary, ladite société commerciale n'a rien fait valoir concernant le projet modifié dont les transporteurs avaient pris l'initiative, bien qu'un représentant de cette même compagnie *Burns* fût présent aux séances et qu'il fît connaître son avis relativement aux autres aspects de la classification projetée.

Par surcroît, les objections dont on a saisi la Commission touchant les dispositions afférentes au chargement des caisses à beurre provenaient de l'industrie laitière de la Saskatchewan. M. D'Arcy Scott représentait en l'occurrence le Conseil national de l'industrie laitière du Canada. Aux séances tenues par la Commission à Regina, le 10 juillet, M. Reid, qui représentait l'Association laitière de la Saskatchewan, M. McLean, représentant des crèmeries des provinces des Prairies et aussi de l'Association laitière de la Saskatchewan, et M. Pierce, de la *Saskatchewan Creamery Company*, ont fait valoir leurs réclamations au sujet des boîtes à beurre. Les personnes précitées, qui sont d'ailleurs les seules à former opposition auprès de la Commission, n'ont pas prétendu que les dispositions de la classification projetée étaient injustes *per se*, ou même illogiques; elles n'ont pas maintenu que cette classification était sans équité au regard des autres articles du même genre pour ce qui concerne le volume, le poids, la valeur, le prix de transport.

Si l'on en juge par les témoignages rendus, les boîtes à beurre employées dans la Saskatchewan proviennent surtout de Calgary. On n'a pas fourni de renseignements touchant le volume d'affaires qui peut en découler. Le Pacifique-Canadien a produit un état des chargements de boîtes à beurre expédiées de Calgary à destination de la Saskatchewan au cours de la période s'étendant de janvier à juin 1924. Cet état démontre que vingt-deux wagons se sont rendus à destination de la Saskatchewan, dont neuf à Regina. La Commission ne possède aucune donnée quant aux expéditions faites par voie du Chemin de fer National du Canada au cours de la même période.

D'après ce qu'on a fait connaître à la Commission, le chargement moyen s'élevait à 1,700 boîtes de 56 livres par wagon. Ainsi que nous l'avons indiqué, on n'a pas débattu cette question au point de vue de la classification, mais au point de vue du tarif pratiqué en l'espèce.

Pour ce qui concerne les chargements effectués de Calgary aux destinations suivantes, dans la province de l'Alberta, à savoir: Yorkton, Kerrobert, Regina, Moose-Jaw, Swift-Current, Maple-Creek, Carlyle, Wolseley, Shaunavon, Moosomin et Saskatoon, l'augmentation moyenne du prix de transport portant sur les boîtes à beurre de 56 livres, par suite du redressement que l'on voudrait pratiquer, se chiffrerait à un tiers de cent la boîte, ou par fraction, soit moins de 12 cents par tonne de beurre. L'augmentation qui en découlerait s'élèverait à 12 cents chaque année dans le cas de chaque producteur, si l'on faisait état des 5,372 laitiers de la province de la Saskatchewan.

Eu égard aux discussions engendrées avec les producteurs de ces denrées et étant donné ce qui a été avancé au nom des requérants il ne semble pas qu'on ait établi qu'il faille mettre obstacle au projet de revision du tarif.

XVII

BOÎTES, CORSAGES OU JUPES

Couverts ou non couverts de drap, de clisse, de fibre, de roseau ou de natte. Page 60, item 32.

Réclamation de la Chesley Chair Company, Limited, de Chesley, Ont.

(dossier No. 33365.39)

Voici comment se lisent les dispositions de la classification n° 17 qui se rattachent aux chargements fractionnés seulement:—

Page	Item		Boîtes Chargement fractionné
60	32	Corsages ou jupes, couverts ou non de drap, de clisse, de fibre, de roseau ou de natte:	
		non nichés..	1½
		nichés..	1
		en boîtes ou caisses à claire-voie..	2

Cette réclamation ne se rapportait qu'au tarif de chargement fractionné 1½F I, tel qu'applicable aux coffres de cèdre, dont il est question dans l'item précité. La Commmission n'a été saisie d'aucue plainte relativement à l'application de ce tarif aux autres catégories de boîtes tombant sous ladite rubrique. Le projet portant sur la classification n° 17 ne fait que maintenir la tarification déjà mise en vigueur en vertu de la classification n° 16. Le tarif de chargement fractionné portant la désignation de "1½F 1" est en vigueur, de fait, depuis 1913. Il n'a fait l'objet d'aucune plainte, par le passé.

Les personnes qui ont formulé des plaintes n'étaient pas représentées à l'audition. Leurs allégations se lisent comme suit:—

> "Nous faisons partie d'un petit groupe de manufacturiers canadiens de coffres de cèdre, lesquels coffres constituent un produit relativement

nouveau sur notre marché, puisqu'il n'a été vendu en quantités imposantes que depuis deux ou trois ans. Leurs dimensions sont en moyenne de 42 pouces environ sur 20 pouces par 20 pouces, et leur poids s'élève à quelque quatre-vingt-cinq livres. On les expédie au moyen de caisses à claire-voie, en se conformant aux classifications dressées par l'Association canadienne de transport, ce qui veut dire qu'on applique le tarif d'une fois et demie le prix de première classe afférent aux boîtes, corsages ou jupes, couverts ou non couverts de drap, de roseau, de fibre, de sparte ou de natte, les coffres non couverts étant l'objet d'une tarification en conséquence. Le tarif qui s'applique aux buffets, tables, armoires, etc., ne constitue que les deux tiers du prix de transport que nous devons payer dans le cas des coffres. Il en résulte que nous sommes d'avis qu'on doive pratiquer une revision du tarif de manière que le prix applicable aux coffre de cèdre ne dépasse pas celui de la première classe ou le même tarif qui est applicable aux buffets."

"Veuillez examiner cette question, en vue de nous laisser savoir si vous pouvez faire en sorte que le tarif de première classe soit applicable à cet article. Nous vous envoyons sous ce pli une brochure contenant des croquis des coffres que nous fabriquons. Nous sommes sûrs, d'ailleurs, que nos griefs retiendront votre attention."

On remarquera que le seul argument que font valoir les auteurs de cette réclamation repose sur une comparaison touchant la tarification dressée dans le cas des buffets, tables, armoires, etc.

On n'a eu recours, en vue d'une réduction des prix de transport, qu'à une comparaison portant sur la tarification des buffets, tables, armoires, etc. On maintient qu'il faut pratiquer une revision du tarif de manière que le prix de transport applicable aux coffres de cèdre ne dépasse pas la première classe ou le même tarif qui est applicable aux buffets.

La Commission n'a reçu aucun renseignement utile en vue de la comparaison qu'on désirait établir entre les coffres de cèdre et les autres articles tombant sous la même rubrique, en ce qui a trait à leur volume, poids, valeur ou autres éléments influant sur la classification. Au reste, on ne lui a fourni aucun détail pouvant contribuer à établir une pareille comparaison entre les coffres de cèdre et les buffets, tables, armoires, etc. La différence qui existe entre ces articles ne produit pas de conséquences injustes, en ce sens que les articles que l'on met en regard les uns des autres ne sont aucunement l'objet de tarifs inégaux, vu qu'il n'y a aucune concurrence entre les coffres de cèdre et les buffets, tables, armoires, etc. Le même rapport existe dans la classification canadienne (présente et projetée), et dans les classifications officielle et occidentale. Il y a un grand nombre d'articles d'ameublement qui sont classés dans la catégorie portant la désignation de la classe, chargement fractionné et il y en a beaucoup d'autres qui tombent dans la catégorie de $1\frac{1}{2}$ T 1, chargement fractionné de même que D1. Il ne suffit pas d'établir tout simplement une comparaison entre la tarification d'un article et celle d'un autre pour apporter des modifications à la classification, si ces articles ne sont l'objet d'aucune concurrence. Rien prouve qu'il existe un rapport semblable en matière de concurrence. Rien n'autoriserait la Commission à prendre l'initiative de modifier la présente classification en présence des faits dont elle a pris connaissance.

XVIII

TARIF DE CHARGEMENT DE WAGON COMPLET APPLICABLE AU MAÏS À BALAI

Page 61, item 62.

Plainte formulée par l'Association de fabricants de balais du Canada
(dossier n° 33365.28)

Tarification actuelle	Chargement fractionné	Wagon complet	Tarification projetée	Chargement fractionné	Wagon complet
Maïs à balai—			*Maïs à balai—*		
Pressé en balles, poids de chargement minimum de 20,000 livres	1	5	Pressé en balles.....	1	–
			Pressé en balles, poids de chargement minimum de 16,000 livres, relevant du règlement n° 7.....	–	4

On remarquera que les modifications projetées se rattachent au tarif portant sur le chargement du wagon, à l'effet de réduire le poids minimum de charge de 20,000 livres à 16,000 livres et de modifier le tarif de 5e classe en le remplaçant par celui de 4e classe. Les chiffres reposant sur les poids minima, sous le régime des dispositions actuelles et projetées, font ressortir les mêmes résultats en somme pour ce qui concerne les charges par wagon, relativement aux expéditions faites entre des endroits situés dans l'Est du Canada, bien que cela comporte une réduction dans le cas de l'Ouest canadien.

M. Ransom, au nom de l'Association canadienne de transport, a déclaré qu'on ne pouvait mettre à bord d'un wagon régulier une quantité de maïs à balai dépassant le minimum projeté. Le comité chargé d'élaborer la nouvelle classification a tenté d'établir, en matière de denrées d'un poids léger et nécessitant un espace considérable, des poids de chargement minima se rapprochant davantage du poids utile. Le Canada ne produit pas de maïs à balai; il provient en grande partie, sinon pour le tout, des Etats-Unis, dans le cas du maïs à balai destiné à des endroits situés dans l'Est du Canada. Les dispositions applicables en l'espèce font partie des classifications dites officielles ou occidentales, en vertu desquelles le chargement tombe dans la troisième catégorie, qui comporte un poids minimum de 18,000 livres. M. Ransom a prétendu que les seules expéditions effectuées à l'intérieur du Canada, en conformité de la classification canadienne, se rattachaient à des marchandises transportées des Etats-Unis au Canada à des endroits situés en deçà du point de destination d'où elles ont été réexpédiées à l'endroit réel de destination, cette manutention ayant pour effet, dans certains cas, de former un prix total qui, de toute apparence, est inférieur à celui publié entre le point d'origine et la destination ultime. Si l'on doit faire confiance à la déclaration de M. Ransom portant qu'on ne peut charger le maïs à balai au delà du minimum projeté, les modifications que l'on veut apporter n'influeraient aucunement par l'état de choses qu'il fait connaître. C'est pourquoi nous estimons qu'il ne semble pas y exister de raison de se plaindre.

Les personnes qui avaient formulé des griefs ont informé la Commission qu'elles ne pouvaient se faire représenter à l'audition; elles ont exposé leurs opinions par voie du courrier. Dans leur communication du 9 mai, les réclamants intéressés ont affirmé que, bien qu'il soit difficile de mettre 20,000 livres à bord d'un wagon régulier, ils préféraient conserver la classification plutôt que de la faire modifier dans le sens que l'on avait en vue. On a donc émis le vœu, dans cette communication, que la classification portant sur les chargements de maïs à balai reste intacte. Le 2 décembre, ils faisaient connaître, par dépêche, qu'ils n'avaient pas changé d'idée; ils ajoutèrent cependant qu'ils ne s'opposeraient aucunement à ce que le poids minimum fût de 18,000 livres et que l'on appliquât un tarif conforme à la 5e catégorie. On n'a rien avancé, en leur nom, à l'appui

de cette réduction de minimum. Suggérer un poids minimum si bas touchant un article de la 5e catégorie, c'est demander une chose anormale. Leur réclamation initiale avait pour objet, ainsi que nous l'avons dit, de maintenir la classification actuelle.

Les modifications que l'on veut effectuer n'établissent presque pas de différence entre les charges de wagon dans l'Est du Canada. Il semblerait donc que l'opposition qu'elles ont engendrée reposait sur un malentendu. Le changement que l'on veut apporter comporte une réduction dont pourrait bénéficier le consignataire de l'Ouest canadien. Il peut être approuvé.

XIX

TARIFICATION PORTANT SUR LE BEURRE

Page 66, Item 48

Demande transmise par l'Association laitière de la Saskatchewan

(dossier 33365.37)

Aux séances tenues à Regina, le 10 juillet 1924, M. J.-J. MacLean, au nom de l'Association laitière de la Saskatchewan, a soulevé la question du tarif de chargement de wagon et du poids minimum de charge applicable au beurre. La classification projetée, dite classification n° 17, ne pourvoit pas à un changement de tarification, mais on a suggéré d'augmenter le poids minimum de chargement de 20,000 livres à 24,000 livres.

Pour ce qui a trait à la question du poids minimum, les voituriers se sont entendus et ont accepté un amendement rétablissant le minimum de 20,000 livres, ce qui tranche cette partie de la question.

A propos du taux par chargement complet de wagon, la demande en a été faite à Regina, sans avis ou soumissions préalables par écrit de la part de l'une quelconque des parties et elle n'a été qu'en partie exposée. M. Maclean a déclaré qu'il préparerait une déclaration écrite et qu'il la soumettrait plus tard à la Commission. La soumission écrite de M. Maclean portait la date du 16 septembre et se lisait comme suit:—

> "A l'appui de notre demande de réduction de classe, je vous transmets sous ce pli une liste des articles qui entrent dans la troisième classe dans le projet de classification n° 17 (modifiée).
>
> "Cette liste nous fait voir qu'en général les articles ainsi classifiés sont ou bien expédiés en masse, de manutention dangereuse, fragiles, ayant une certaine valeur, ou ne constituent qu'un trafic limité.
>
> "Il semble bien que le beurre fasse exception. Au lieu de constituer des consignations encombrantes il est solidement emballé dans des boîtes carrées qui s'entassent bien. La manutention n'offre aucun danger. Il n'est pas fragile car les archives des divisions de Réclamation des compagnies de chemin de fer démontrent que le chiffre des réclamations portant sur le beurre avarié est inférieur à celui de la moyenne des réclamations portant sur les autres denrées. La valeur n'en est pas considérable puisque les prix varient de six (6) cents la livre pour le beurre de ferme de qualité inférieure à quarante (40) cents la livre pour le beurre de fabrique de la meilleure qualité. Le trafic n'en est pas limité puisqu'il s'est fait 163,456,759 livres de beurre de fabrique au Canada l'an dernier et probablement une aussi grande quantité de beurre de ferme.
>
> "La nécessité du commerce du laitage n'a jamais été plus grande dans notre pays qu'à l'heure actuelle. Par suite des pauvres récoltes dans plusieurs régions, des taxes trop élevées, et des prix des articles manufacturés si élevés qu'ils sont hors de proportion avec les prix de la matière première, bien peu de fermes, qu'il s'agisse de l'Est ou de l'Ouest, rappor-

tent un intérêt suffisant sur le capital placé dans ces entreprises et les cultivateurs doivent compter sur leurs troupeaux de vaches laitières pour le paiement de leurs dépenses courantes. Pour leur venir en aide les propriétaires de crèmeries se contentent d'une marge de profit qui est la plus petite connue jusqu'ici. La classification du beurre dans la même catégorie que les autres produits alimentaires nous aidera considérablement et c'est pourquoi nous avons confiance que vous acquiescerez à notre demande et ferez modifier dans ce sens la Classification n° 16, au cas où la Classification n° 17 ne serait pas émise avant un certain temps."

Le président Ransom a déposé sa réponse portant la date du 19 janvier 1925 et nous en citons les passages suivants:—

"Les voituriers prétendent que la classification actuelle est juste et raisonnable lorsque vous vous arrêtez à tenir compte de la valeur de cette denrée de même que du fait qu'elle est grandement périssable. Vous remarquerez qu'on l'a comparée à un grand nombre d'autres articles que l'on a fait entrer dans la troisième classe dans notre classification et qui, exception faite de deux ou trois cas, ne sont pas périssables et peuvent être expédiés dans des wagons fermés ordinaires.

"Le beurre est une denrée qui doit être chargée dans des wagons frigorifiques particulièrement bien propres et nous avons reçu plusieurs demandes de réclamation dans des cas où des envois de beurre avaient été faits dans des wagons qui avaient auparavant servi à transporter des denrées qui avaient laissé une odeur imperceptible lorsque le wagon était vide et que les portes en étaient ouvertes. Cet état de choses ne pourrait se produire dans le cas de l'une quelconque des denrées qui ont servi de base à la comparaison faite par M. Maclean.

"Le beurre a été mis dans la troisième classe par chargements de wagons depuis l'établissement de la première classification de 1884, et nous sommes convaincus que la présente classification ne désavantage d'aucune manière la fabrication et la vente de cette denrée.

"Cette plainte exposée par M. Maclean est la seule que nous ayions reçue des marchands de tout le Dominion à propos des taux de transport. Un grand nombre des marchands se sont prononcés contre l'augmentation du poids minimum et ont demandé que l'on maintienne le minimum de 20.000 livres, ce à quoi le comité a consenti.

"Le fait d'accorder la présente demande entraînerait une diminution du revenu de nos chemins de fer, ce à quoi nos chemins de fer ne peuvent pas renoncer volontairement et j'ai confiance qu'après avoir tout pesé la Commission admettra que l'on n'a donné aucune raison lui permettant d'ordonner une réduction des taux de transport du beurre par chargements complets de wagons et que c'est ce que l'on répondra aux requérants."

Une copie de cette réponse a été envoyée à M. Maclean qui y a répondu à son tour le 26 janvier. En même temps que son exposé, M. Ranson a déposé un état des prix de gros et de détail à Calgary, Régina, Edmonton et Montréal, de même que les prix de gros à Winnipeg. La réponse de M. Maclean en date du 26 janvier portait presque exclusivement sur cette partie de l'exposé de M. Ransom. M. Maclean a déclaré, en substance, que les prix donnés par M. Ransom avaient trait aux meilleures qualités de beurre et que les qualités inférieures se vendent à des prix bien moins élevés.

M. Maclean a également déclaré ce qui suit:—

M. Ransom a parfaitement raison lorsqu'il dit que le beurre doit être chargé dans des wagons propres et que les compagnies de chemin de fer ont payé des réclamations parce que l'on avait utilisé des wagons qui n'étaient pas propres. Il n'en reste pas moins vrai, comme nous le pré-

tendons, que la moyenne des réclamations payées pour le beurre est moins élevée que la moyenne des réclamations payées pour les autres denrées."

Quant à la question des prix, comme il s'agit ici d'une demande de la part de la seule province de la Saskatchewan, je voudrais laisser de côté les considérations soumises et m'en tenir aux chiffres de la production et de la valeur du beurre de fabrique pour la province de la Saskatchewan selon que l'indique le tableau de l'office fédéral de la Statistique ci-après:—

Année	Livres	$	Cents par livre
1900	143,645	29,362	20·44
1907	132,803	36,599	27·55
1910	1,548,696	381,809	24·65
1915	3,811,014	1,055,000	27·68
1916	4,310,669	1,338,180	31·04
1917	4,220,758	1,575,965	37·33
1918	5,009,016	2,221,403	44·34
1919	6,622,572	3,495,172	52·77
1920	6,638,656	3,727,140	56·14
1921	7,030,053	2,552,698	36·31
1922	8,901,144	3,066,573	34·45
1923	10,867,010	3,632,377	33·42

A ce propos nous empruntons également ce qui suit au Bulletin mensuel des statistiques agricoles de l'office fédéral de la Statistique, Vol. 17, No 192, page 245:—

"BEURRE DE FABRIQUE

"La quantité de beurre de fabrique fabriqué au Canada en 1923 a été de 163,456,759 livres, évaluées à $56,894,008, soit une augmentation de 10,954,859 livres ou de 7 p. 100 de la quantité de l'année précédente, et une augmentation de $3,440,725 ou 6 p. 100 de la valeur. Le prix moyen d'une livre de beurre pour tout le Canada a été de 34 cents en 1923, contre 35 cents en 1922. La production du beurre de fabrique en 1923 est plus considérable, au point de vue de la quantité, que celle de l'une quelconque des années précédentes et n'est surpassée, au point de vue de la valeur, que par la production de l'année 1920 alors que le prix moyen a été de 57 cents la livre."

A mon avis, la liste des autres articles qui entrent dans la 3e classe par chargement de wagon dans le projet de classification nº 17, telle que fournie par M. Maclean, ne soumet à la Commission rien qui lui permette de juger de l'à propos des taux de transport du beurre. Il n'y a, en général, aucune analogie entre les articles comparés et dont le plus grand nombre ont été mis dans la 3e classe par suite de certains facteurs de classification qui diffèrent totalement des éléments de classification dont l'on tiendrait compte dans l'établissement d'un tarif de transport du beurre. Par exemple, il est évident que les éléments de classification dont il faudrait tenir compte ne seraient pas les mêmes lorsqu'il s'agirait de déterminer le taux de transport par chargement de wagon d'articles tels que la matière pour publicité, les jeux et les jouets, les décorations pour théâtre, les tables de billard et accessoires, le liège, les roues Ferris, etc., que ceux dont il faudrait tenir compte dans la détermination des taux de transport du beurre. Exception faite d'un ou deux cas, les articles compris dans la liste de M. Maclean ne sont pas périssables et sont manutentionnés dans des wagons fermés ordinaires. Les conditions de la manutention du beurre diffèrent passablement parce qu'il s'agit d'une denrée qui doit être transportée dans des wagons frigorifiques d'une propreté particulière pour cette fin.

A ce propos il convient de citer ici, comme se rattachant à ce cas, les passages suivants des décisions de la *Interstate Commerce Commission* aux Etats-Unis:—

"Dans l'affaire des tarifs des produits laitiers, 43, I.C.C., on trouve à la page 717 la déclaration suivante:—

"Les taux choisis pour établir une comparaison avec les taux des œufs ont trait à des marchandises telles que livres, matières pour annonces, verres de lampes, jouets, voiturettes, cercueils, pétrole dans des wagons-citernes et autres marchandises dont le transport se fait dans des conditions et des circonstances si différentes de celles dans lesquelles se fait le transport des œufs que ces comparaisons n'ont aucune valeur probatoire.

"Voici un autre passage, 39, I.C.C., à la page 693, dans l'affaire de Chas. Platts contre *New-York, New-York and Hartford Railroad Company et autres,* dans laquelle il s'agissait de la question des taux de transport des huîtres écaillées; le plaignant avait établi une comparaison entre ces taux et les taux de transport d'autres produits alimentaires tels que les bananes, le beurre, la viande fraîche, le fromage, le poisson (frais et gelé) et les homards vivants, et la Commission a déclaré que certaines de ces denrées ressemblaient si peu aux huîtres écaillées que la comparaison n'était d'aucune utilité."

Quant à l'argument avancé par M. Maclean dans la dernière partie des raisons soumises à l'appui de sa demande du 16 septembre, argument qui, en substance, veut dire que la demande de réduction des taux de transport du beurre est, du moins en partie, basée sur l'avancé qu'il est nécessaire d'aider l'industrie laitière de la province de la Saskatchewan, on peut faire remarquer ici que cette prétention ne constitue pas une raison dont il faille absolument tenir compte dans l'établissement d'une classification de taux. Cet appel est basé sur des avancés qui sont tout à fait étrangers aux pouvoirs de la Commission. On continue à faire à la Commission des appels de ce genre bien que la Commission ait clairement déclaré dans plusieurs circonstances quelle est vraiment sa situation dans les affaires de ce genre conformément aux dispositions de la Loi des Chemins de fer. Par exemple, dans la décision rendue par la Commission dans l'affaire du Conseil national d'Industrie laitière du Canada concernant les tarifs du beurre, de l'Ouest du Canada à Vancouver et à Montréal, on trouve la déclaration suivante:—

"L'avocat a dit que si l'on tient compte de la nécessité de développer la culture mixte dans l'Alberta, les taux sont excessifs. Cela veut dire que la nécessité de varier la production agricole doit servir de base à l'établissement des taux de transport.

"On verra à la page 1680 de la preuve que l'avocat a, à ce propos, fondé un argument sur la question de politique publique dans le but d'encourager la production du lait. Il a admis, d'autre part que "naturellement, cet argument devrait être adressé aux compagnies de chemins de fer bien plus qu'à la Commission."

"La méthode employée pour exposer cet aspect de la question n'est pas extraordinaire et, à ce point de vue, il est à propos d'expliquer quelque peu la nature de la juridiction de la Commission. La Commission a le pouvoir, entre autres attributions, de déterminer si oui ou non les taux sont raisonnables. Le Parlement ne l'a jamais autorisée à se faire l'arbitre d'une politique industrielle. On peut différer d'opinion sur les moyens de développer cette industrie, mais dans l'étude de la question des taux les fonctions de la Commission consistent à déterminer si les taux sont raisonnables et non à appliquer à la situation une opinion préconçue portant sur le genre d'industrie, ou sur la méthode industrielle qu'il conviendrait de favoriser en modifiant les taux.

"En d'autres termes, bien que les Commissaires, à titre de Canadiens, peuvent approuver, et de fait approuvent, les politiques de développement économique qui, par suite de facteurs de plus en plus différents, peuvent assurer une plus grande solidarité économique, ce n'est pas leurs propres opinions mais bien les pouvoirs qui leur sont conférés par la loi des Chemins de fer qui déterminent la ligne de conduite qu'ils peuvent adopter. Il est vrai que la loi des Chemins de fer leur confère des pouvoirs très étendus; mais il ne faudrait pas considérer la loi des Chemins de fer comme un chèque en blanc que les commissaires peuvent remplir comme bon leur semble. Il n'est pas du ressort de la Commission, d'après les pouvoirs qui lui sont conférés par le Parlement, d'établir des taux en vue de développer telle ou telle industrie, mais bien de déterminer, à la suite d'une plainte ou de son propre chef, si les taux sont raisonnables."—Vol. XII, nº 16, des jugements et ordonnances de la Commission imprimés.

Lors de l'audition on a également fait allusion au fait que, comme le faisait d'ailleurs remarquer M. Ransom dans sa réponse, actuellement des taux de transport à prix ferme sont en vigueur à partir de certains endroits de la Saskatchewan jusqu'à Vancouver et aussi jusqu'à Montréal en vue de l'exportation, et que ces tarifs sont moins élevés que la base de la 3e classe applicable dans ce cas d'après la Classification canadienne des tarifs de marchandises, et l'on a déclaré qu'une quantité considérable de marchandises étaient ainsi transportées d'après ces tarifs à prix ferme déjà moins élevés que le taux basal de la classification. L'on n'a pas, toutefois, insisté beaucoup sur cet aspect de la question, de sorte que rien dans le dossier n'indique la quantité de beurre de la Saskatchewan ainsi transportée d'après le taux de base de la classification et la quantité transportée d'après les tarifs à prix ferme moins élevés.

On demande ici à la Commission de rendre une décision comportant une modification de la Classification canadienne des marchandises qui, naturellement, doit être appliquée d'un bout à l'autre du pays, et cela lorsqu'il s'agit d'un trafic représentant un nombre de tonnes très considérable, puisque la seule production du beurre de fabrique au Canada en 1923 a été de 163,456,759 livres. Les tarifs de la présente classification sont en vigueur depuis l'année 1884. Nous n'avons jamais entendu une seule plainte, et la Commission n'a reçu aucune demande dans ce sens, exception faite de celle des requérants dont il est ici question.

Les faits exposés ne justifient pas la réduction des tarifs telle que demandée.

XX

BARILS VIDES RETOURNÉS

Page 69, item 10

Plainte de la Ontario Vinegar Manufacturers' Association

(Dossier 33365.16)

Les plaignants s'opposaient au projet d'augmenter le tarif de transport des barils de vinaigre vides retournés, par chargement fractionné, en les faisant passer de la 4e à la 3e classe. Leurs avancés, toutefois, avaient en grande partie trait aux tarifs portant sur le vinaigre, faisant allusion à la proportion considérable dont, par suite des tarifs de marchandises, se trouve augmentée la valeur du produit, et alléguant à ce propos "que le vinaigre porte déjà beaucoup plus que sa juste part du fardeau du trafic et que s'il devait se faire une modification, cette modification devait être une diminution plutôt qu'une augmentation."

Il n'est pas question de modifier les tarifs de transport du vinaigre et la Commission n'a reçu aucune plainte à ce sujet. Les tarifs portant sur le vinaigre ou une autre denrée quelconque sont fixes en tant qu'il s'agit du transport de

ces denrées et il n'est aucunement question, lors de la détermination des tarifs de ces denrées, de la réexpédition du récipient dans lequel cette denrée a été transportée, du consignataire au consignateur au point d'expédition, de sorte que dans l'étude des tarifs des emballages retournés la classification des denrées transportées dans ces emballages n'a rien à faire.

Les plaignants ont fait allusion au pourcentage des frais de transport relativement à la valeur de l'article. Il doit être évident que des données de ce genre ne sont d'aucune utilité lorsqu'il s'agit de déterminer si les tarifs sont raisonnables. Les mêmes observations pourraient s'appliquer à un grand nombre d'item tant au point de vue des récipients que des denrées elles-mêmes. Par exemple, si la valeur d'un demi-baril est de $6.50, d'après les chiffres cités par M. Balfour, représentant des plaignants, il est évident que le pourcentage du tarif de transport relativement à la valeur dépend totalement du fait que le transport se fait sur une courte distance d'après le tarif qui s'applique dans ce cas, ou sur une plus grande distance au tarif plus élevé qui s'applique à un parcours plus long. M. Balfour a dit que les frais de transport d'un baril retourné de London à Hamilton était de 20 cents et de Port-Arthur à Hamilton de 62 cents. Etant donné que l'on évalue le baril à $6.50 et que le tarif du transport varie beaucoup, suivant la distance, le pourcentage du tarif de transport relativement à la valeur du baril varie dans les mêmes proportions. Il est évident que l'on ne saurait mettre en vigueur un tarif de transport basé sur un pourcentage fixe de la valeur de l'article ou de la denrée.

Pendant de nombreuses années—longtemps avant la création de la Commission en 1904—les règlements permettaient, exception faite de quelques cas—de transporter les récipients usagés retournés à vide dans la 4e classe, par chargement fractionné. Dans le projet de classification n° 17, on les fait passer, d'une manière générale, dans la 3e classe. Les compagnies de transport ont toujours prétendu que ce tarif peu élevé pour le transport des récipients retournés à vide n'était qu'une concession volontaire de leur part. M. Ransom a déclaré que lors de la revision de la classification on avait d'abord voulu annuler ces tarifs pour le transport des récipients retournés; que dans le cas de tous les autres articles ou de toutes les autres denrées il n'est fait aucune distinction entre des récipients neufs ou des récipients usagés et que l'on ne voyait aucune raison de ne pas appliquer aux barils usagés le même tarif que celui que l'on applique aux barils neufs, et il en est de même pour les autres récipients. Cette proposition, toutefois, a donné lieu à une forte opposition de la part d'un certain nombre de commerçants, mais la classification modifiée a été acceptée par divers groupes intéressés tels que les tonneliers, les huiliers et les saleurs, etc. La classification de ces barils lorsqu'ils ne sont pas expédiés comme étant des récipients retournés vides est 1½ T 1, lorsqu'ils pèsent moins de 65 livres, et dans la 1re classe lorsqu'ils pèsent 65 livres et plus, de sorte que les récipients retournés à vide se trouvent placés, dans le premier cas, dans une catégorie inférieure de deux classes, et dans l'autre cas de trois classes, à la classification ordinaire.

Comme les représentants des compagnies de transport et d'expédition, exception faite des vinaigriers, ont accepté la revision des classifications des récipients retournés à vide, ces classifications, à mon avis, ne devraient pas être modifiées, et je suis porté à croire qu'il ne serait pas raisonnable ou logique de faire exception pour les barils à vinaigre en bois tout en appliquant un tarif plus élevé aux barils à ale, bière, poisson, essence, graisse, viande, eaux minérales, huiles, sirop, vins et liqueurs. La Commission n'a reçu aucune plainte portant sur la classification des barils que nous venons d'indiquer et je crois que cette classification est raisonnable. La classification telle que proposée peut être approuvée.

XXI

BOÎTES EN FER-BLANC POUR BISCUITS ET CAISSES EN BOIS RETOURNÉES A VIDE

Page 69, item 18, 20, 30 et 32

Plainte de la McCormick Manufacturing Company, Limited, London, Ont.

(Dossier 33365.20)

Dans une lettre à la Commission en date du 7 mai 1924, les plaignants ont exposé leur objection au projet de modifier la classification, par chargements fractionnés, des boîtes en fer-blanc pour biscuits et des caisses en bois retournées à vide en les faisant passer de la 4e à la 3e classe. Bien qu'ils aient été dûment notifiés, ils ne se sont pas fait représenter aux séances de la Commission à Ottawa au cours desquelles devaient être étudiés les divers item de la Classification n° 17 contre lesquels certaines compagnies avaient manifesté de l'opposition. Les plaignants ont signalé le fait qu'on payait chaque année de fortes sommes d'argent en frais de transport pour retourner les boîtes à vide, ont appuyé sur l'importance du pourcentage de la tare relativement au poids brut des envois de produits expédiés de leurs fabriques et ont donné d'autres raisons pour soutenir leur assertion que le tarif des contenants retournés à vide devait être aussi bas que possible. Quant au rapport de la tare au poids brut des envois de produits de cette fabrique, cette situation n'est d'aucune façon exceptionnelle. Les objections de cette compagnie ont été soigneusement étudiées. Ce dont il s'agit ici a, en principe, été étudié lors de la prise en considération de la plainte de la *Ontario Vinegar Manufacturers' Association* portant sur le tarif des barils à vinaigre retournés à vide (partie XX). Le tarif des articles dont on se plaint ici, lorsque ces articles sont retournés à vide, est dans certains cas de deux classes, et dans d'autres cas de trois classes moins élevé que celui qui s'applique à ces mêmes articles lorsqu'ils sont expédiés à l'état neuf, de sorte que, tenant compte des raisons déjà exposées dans l'affaire de l'autre plainte à laquelle nous faisons ici allusion, les dispositions contenues dans le projet de Classification n° 17 peuvent être approuvées.

XXII

CARBURE DE CALCIUM, POIDS MINIMUM DE CHARGEMENT DE WAGON

Page 80, item 46

Demande de la Canada Carbide Company, Limited, Montréal

(Dossier 3365.29)

Il s'agit ici de la question du poids minimum de chargement de carbure de calcium et non du tarif. Il appert que lors de la revision de la Classification n° 16 le comité de Classification a eu tout d'abord l'intention de stipuler que le poids minimum par chargement de wagon de cette denrée serait de 36,000 livres. Actuellement le poids minimum est de 24,000 livres. D'une manière générale le poids minimum du chargement de wagon a été établi il y a de nombreuses années alors que la capacité de transport des wagons, et dans bien des cas les conditions commerciales, différaient beaucoup de ceux qui existent aujourd'hui, et l'un des principes de la revision de la classification a été d'augmenter le poids minimum là où la chose était possible, tout en tenant compte des intérêts des expéditeurs et des voituriers. Les requérants, dans une lettre, datée le 16 mai 1924, ont attiré l'attention de la Commission sur le projet de porter ce minimum de 24,000 à 36,000 livres et ont déclaré que le fait d'augmenter le poids minimum rendrait plus difficile le chargement et exigerait que les wagons soient renforcés, faisant remarquer, de plus, que cela pourrait faire naître des inconvénients pour un certain nombre des consignataires de cette denrée. Ils ont déclaré, de plus,

qu'en discutant cette question avec les membres du comité de Classification ils avaient suggéré, sous forme de compromis, de fixer ce poids minimum à 30,000 livres, de sorte qu'ils ont déclaré à la Commission que l'on ne croyait pas pouvoir maintenir le poids minimum actuel et que ce poids minimum devrait être fixé à 30,000 livres. Dans une autre lettre, datée le 5 juin, les requérants ont déclaré avoir appris que le comité de Classification avait décidé d'abaisser le poids minimum de chargement à 30,000 livres et que si la Commission ne trouvait pas à propos de réduire ce minimum à 24,000 livres ils croyaient préférable de retirer leur protestation plutôt que de soumettre l'affaire à une audition. Ils ont déclaré qu'ils désiraient voir la Commission prendre leur suggestion en considération, ajoutant qu'ils ne désiraient pas, toutefois, soumettre la chose à une audition.

La Commission trouve si peu de renseignements à ce sujet dans ses dossiers qu'à mon avis elle ne serait pas justifiée d'enjoindre de modifier le poids minimum indiqué dans la Classification n° 17. Il est évident qu'il n'est aucunement difficile de faire un chargement de ce poids dans le wagon et ce poids est également le poids que les requérants eux-mêmes ont suggéré, à titre de compromis, lorsqu'ils ont discuté cette question avec les membres du comité de Classification. On a fait remarquer qu'aux Etats-Unis le poids minimum d'un chargement de wagon est de 36,000 livres. Le poids minimum que l'on propose ici semble se rapprocher suffisamment du poids minimum indiqué pour les autres denrées que l'on pourrait, au point de vue du transport, considérer comme analogues et groupées sous la même rubrique distinctive: " Produits chimiques, drogues ou médicaments " dans la Classification n° 17.

XXXIII

CUISINIÈRES ÉLECTRIQUES, N.A.N.M.

Page 107, item 12

Plainte de la Canadian Stove Founders, et autres

(Dossier 33365.33)

L'item de la Classification canadienne des marchandises n° 16 dont il s'agit ici est l'item n° 34 à la page 126, qui se lit comme suit: " Poêles, cuisinières et calorifères, N.A.D." Cet item se trouve sous la rubrique distinctive: " Poêles, accessoires de poêles, fourneaux, et pièces ", qui, d'après les dispositions de ce règlement 2 (c) de la présente Classification—le règlement du groupage de l'Est à l'Ouest du Canada—permet de faire entrer ces poêles, cuisinières et calorifères dans des chargements mixtes avec les autres articles indiqués sous la rubrique dont il s'agit. En tant qu'il s'agit d'envois entre des endroits de l'Est du Canada les dispositions du règlement 2 (b) de la Classification s'appliquent, ce qui permet de grouper tous les articles de la même classe dans des chargements de wagons, ou lorsque différents articles entrant dans plus d'une classe sont expédiés dans des chargements mixtes, ces articles tombent sous le tarif W.C. et sous le poids minimum de chargement afférent à l'article qui se trouve dans la classe la plus élevée. Les poêles, cuisinières et calorifères N.A.D., entrent dans la 5e classe.

Dans le projet de classification n° 17, on pourvoit à une revision de la classification des poêles, cuisinières, calorifères et des pièces de ces articles; on y inclut de nouveaux item et diverses modifications aux descriptions et aux tarifs contenus dans la classification n° 16. La rubrique distinctive se lit maintenant comme suit: "Poêles, cuisinières et calorifères, autres que les appareils électriques, et pièces". Les cuisinières électriques, N.A.N.M., comme on le voit à la page 107, sous la rubrique d'après l'ordre alphabétique, sont placées dans la 4e classe, par chargement de wagon, alors qu'elles se trouvent actuellement

dans la 5e classe. Le poids minimum de chargement a été réduit de 24,000 livres à 20,000 livres.

Quant au privilège du groupage d'après les modifications projetées dans l'Est du Canada le fait d'inclure les poêles électriques dans des wagons avec les autres poêles, cuisinières et calorifères entraînera l'application du tarif de 4e classe par chargement de wagon au groupage de marchandises de 4e et de 5e classes; quant aux envois entre des endroits situés à l'ouest de Port-Arthur et en provenance d'endroits situés à l'est et à destinatiton de Port-Arthur et à l'ouest, et *vice versa*, les cuisinières électriques ne pourraient pas être groupées avec d'autres articles du tarif de chargement de wagon, parce qu'on les trouve indiquées sous la rubrique d'après l'ordre alphabétique au lieu de les trouver sous une rubrique distinctive ou une liste commerciale.

En tant qu'il s'agit de l'augmentation du tarif des poêles électriques, M. Ransom, parlant au nom de l'Association canadienne de transport, a souligné le fait que le tarif actuel existe depuis 1907, et qu'alors aucun poêle électrique n'était fabriqué ou expédié entre des endroits situés au Canada. L'item de la classification dont il s'agit ici ne pouvait donc pas porter, à l'origine, sur les poêles électriques. Dans la suite, on a proposé d'établir une disposition spéciale en vue de fixer un tarif plus élevé pour les poêles électriques, mais la question fut laissée en suspens en attendant la revision de la classification alors en vigueur.

Dans leur première déclaration écrite en date du 14 mai 1924 les *Canadian Stove Founders* ont exposé leurs objections à toute modification, tant au point de vue du tarif qu'au point de vue du groupage, des dispositions de la classification n° 16. Lors de l'audition, cependant, les parties qui avaient signé cette déclaration écrite ont déclaré individuellement qu'ils avaient depuis changé d'opinion. Les diverses personnes intéressées dans la fabrication et dans l'expédition des cuisinières électriques ont émis des opinions bien différentes sur ce que devraient être les tarifs et sur le privilège du groupage que l'on devrait accorder relativement au trafic tombant sous la règle 10, article 2 (règlement du groupage des marchandises à destination de l'Ouest) du projet de classification.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, cette question offre les deux aspects suivants: premièrement les tarifs eux-mêmes et, deuxièmement le privilège du groupage.

A propos des tarifs, bien qu'il semble que dans certains cas une augmentation sera effectuée dans les tarifs par chargement fractionné, aucune déclaration n'a été déposée au dossier par l'une quelconque des parties intéressées montrant précisément que les tarifs proposés, pour les expéditions par chargement fractionné, sont ou ne sont pas raisonnables. Les parties ont préféré restreindre leurs déclarations à la question du tarif par chargement de wagon, et à ce propos l'on a basé les comparaisons et la preuve sur l'avancé que les cuisinières électriques ne devaient pas être soumises à un tarif plus élevé que celui des poêles à gaz. Par suite de cela, comme les tarifs pour chargement fractionné sur les cuisinières électriques sont les mêmes que ceux indiqués pour les cuisinières à gaz, et comme la Commission n'a reçu aucune plainte portant sur ce dernier tarif, je crois qu'il est permis de conclure qu'en réalité ce n'est pas le tarif pour chargement fractionné qui est ici soumis à la Commission, de sorte que cette question n'appelle aucun autre commentaire de notre part.

A propos du tarif de 4e classe, par chargement de wagon, sur les cuisinières électriques en comparaison avec les cuisinières à gaz qui sont soumises au tarif de 5e classe, il appert que le comité spécial de Classification proposait d'établir un tarif de 4e classe sur les cuisinières à gaz fixant à 16,000 livres le poids minimum du chargement, mais à la suite d'une discussion entre les membres du comité et les manufacturiers intéressés, on s'est opposé à ce projet parce que les manufacturiers voulaient que soit maintenu le privilège de grouper les poêles à gaz avec les poêles à charbon, à bois, à charbon de bois, etc., au tarif de 5e classe par chargement de wagon, et le comité de Classification a accepté cette proposition bien qu'ayant déclaré au début que le tarif de

4e classe était le tarif qu'il convenait d'appliquer aux poêles à gaz expédiés par chargement de wagon. A propos des cuisinières électriques, toutefois, les compagnies de transport prétendent que le tarif de 4e classe par chargement de wagon est le tarif qui convient, et qu'il est en grande partie justifié au point de vue de la valeur. Tous les manufacturiers qui ont comparu devant la Commission ont admis qu'il existait une différence appréciable au point de vue de la valeur. M. Moffat, de la compagnie *Moffat Limited*, de Weston, Ont., a dit qu'en faisant le relevé de certains chiffres il y a un an la différence de valeur entre les cuisinières à gaz et les cuisinières électriques était d'environ 40 p. 100, mais que cet écart diminue. M. Beach, de la *Beach Foundry Limited*, Ottawa, s'est exprimé différemment disant que la valeur d'une cuisinière électrique est d'environ 5 cents par livre de la pesanteur brute plus élevée que celle de la cuisinière à gaz. M. W. G. Nuttycombe, de la *McClary Manufacturing Company*, de London, Ontario, a déposé une déclaration disant qu'au point de vue de la valeur par pied cube ou de la valeur par livre la cuisinière électrique a une valeur beaucoup plus considérable que celle de la cuisinière à gaz. Quant au tarif de 4e classe par chargement de wagon, la seule objection véritable a été émise par un seul manufacturier, M. Moffat. M. Beach a avoué que pour lui la question du privilège du groupage offrait plus d'importance que celle du tarif. M. Nuttycombe, de la *McClary Manufacturing Company*, déclara qu'il était d'avis qu'un tarif de 4e classe W.C. sur les poêles électriques était un tarif juste et raisonnable et qu'au point de vue de la valeur seule il ne pouvait pas s'attendre à obtenir un tarif de 5e classe. M. Campbell, de la *Canadian General Electric Company*, et qui représentait par procuration la *National Electric Company*, les *Renfrew Electric Products*, les *Superior Electric Products* et la *Westinghouse Company*, de Hamilton, Ont., répondit à une question de M. Ransom disant qu'il n'avait aucune objection à la disposition que les voituriers proposent d'inclure dans la classification n° 17. Ce n'est pas bien certain, d'après le dossier, si en faisant cette remarque M. Campbell désirait laisser entendre que tel était aussi le sentiment des diverses compagnies qu'il représentait par procuration. On a bien versé au débat, soit oralement, soit sous forme de documents déposés, diverses comparaisons au point de vue de la valeur, mais pour les deux sortes de poêles il y a tant de modèles divers et les prix soumis étant dans un cas les prix de catalogue, et dans l'autre les prix du gros ou ailleurs les prix du détail, qu'il est presque impossible d'analyser ces chiffres de manière à pouvoir, à un degré quelconque de précision, déterminer la différence en valeur entre les poêles à gaz et les cuisinières électriques. On a admis en preuve, en principe général, qu'une différence sensible existe et que cette différence est telle, selon l'opinion de divers manufacturiers ci-haut mentionnés, que le tarif de 4e classe W.C. est justifié. Vu ce qui précède et vu aussi le fait que les taux de 5e classe pour les envois par wagon complet sur les poêles à gaz qui ont servi de base de comparaison et aux motifs conduisant à l'application des mêmes taux W.C. sur les cuisinières électriques, ont été le résultat d'un compromis entre les voituriers et les manufacturiers qui ne perdaient pas de vue le privilège du groupage avec d'autres poêles, alors je ne considère pas, en vue de la preuve produite, que la Commission serait justifiée en condamnant le tarif proposé de la 4e classe W.C. sur les cuisinières électriques. On remarquera encore que, en établissant ce tarif de 4e classe sur les cuisinières électriques on s'était appuyé sur le mérite du tarif en lui-même parce que les voituriers n'avaient pas l'intention de faire adopter le privilège du groupage avec les autres sortes de poêles.

Relativement à la deuxième phase de cette question, c'est-à-dire, le privilège du groupage, ici encore une fois, il y a eu une grande divergence d'opinion entre les parties intéressées. Est-ce que les cuisinières électriques devraient être laissées là où la classification proposée n° 17 les avait placées; ce qui exigerait de les expédier en chargements réguliers de wagon complet en destination des gares canadiennes de l'Ouest; est-ce qu'elles devraient être inscrites dans la liste des poêles de manière à permettre de les grouper avec les poêles au charbon, au

charbon de bois, à l'alcool, au gaz, à essence, à l'huile ou à la vapeur, suivant le tarif W.C. de 4e classe; ou est-ce qu'elles devraient être considérées comme appartenant plus convenablement au commerce d'appareils électriques et inclus dans la liste des accessoires et fournitures électriques?

Les poêles électriques, au gaz, à l'alcool, etc., sont tous fabriqués par les manufacturiers de poêles, en grande partie avec les mêmes matériaux, par les mêmes ouvriers, et ce sont tous des poêles. Certaines pièces sont échangeables, c'est-à-dire que la même porte fait également pour le poêle à charbon, la cuisinière électrique et le poêle à gaz. Il ressort que les pièces purement électriques de la cuisinière électrique tels que les fils, commutateurs, etc., sont fabriquées par les ouvriers en électricité plutôt que dans la fonderie même. D'un autre côté les poêles électriques de cuisine sont un produit de la main-d'œuvre électrique. M. Campbell, de la *Canadian General Electric Company,* déclara, relativement au poêle de cuisine à l'électricité se vendant $172.00, qu'une analyse des frais de production conduite par l'ingénieur de l'usine indiquait que $102.24 de cette somme couvraient les frais se rapportant à une partie du poêle qui était originairement et absolument le produit de l'industrie électrique. La *Canadian General Electric Company* possède une fabrique à Stratford, Ont., qui s'occupe de la manufacture de poêles électriques. Pour ce qui concerne la *Westinghouse Company,* son représentant a déclaré que leur poêle électrique est entièrement une production de leurs propres ingénieurs et elle fournit tous les accessoires électriques qui entrent dans la composition de ce poêle tandis que les fabricants de poêles ordinaires en construisent la charpente. Suivant la preuve, la situation relativement aux autres manufacturiers d'appareils électriques n'a pas été exposée clairement. Après avoir soigneusement considéré le dossier et en tenant compte du groupage en vertu des listes des appareils électriques et des poêles j'en viens à la conclusion que dans le cas présent les poêles électriques de cuisine devraient être compris à la fois dans la liste des appareils électriques et dans la liste des poêles suivant les taux proposés. La cuisinière électrique est à la fois un produit de l'industrie électrique et un produit régulier des manufactures de poêles, et par conséquent elle a droit d'être comprise dans les deux listes d'après ses propres mérites. On peut faire remarquer ici que le fait de placer un article dans plusieurs listes n'est pas rare non seulement dans la classification n° 16 présentement en vigueur mais aussi dans la classification n° 17, et en suggérant d'inclure les poêles électriques dans les deux listes ce n'est pas un fait nouveau relativement aux privilèges de groupage dans la classification.

XXIV

SEL, CORDES À LINGE, SEL D'EPSOM, CHLORURE DE CHAUX, BORAX—PRIVILÈGES DE GROUPAGE ET POIDS MINIMUM SUR

Pages 130-144, liste des épiceries

Requête de l'Association canadienne des épiciers en gros

(Dossier 33365.13)

A l'exception du sel d'Epsom, les articles susnommés sont désignés dans la classification proposée n° 17 sous la rubrique distincte de "Epiceries" suivant le tarif W.C. de 5e classe par chargement de wagon, poids minimum de 30,000 livres. Le sel d'Epsom paraît dans la liste qui a pour titre "Produits chimiques, Drogues et Médicaments" au taux de 5e classe, poids minimum de 30,000 livres, et M. Ransom a déclaré qu'il n'y aurait aucune objection à les incorporer dans la liste des épiceries au même taux et avec le même poids minimum. La requête de l'Association canadienne des épiciers en gros relativement à tous ces articles est à l'effet qu'on devrait leur permettre le groupage de ces articles dans les wagons d'épiceries au poids minimum par chargement de wagon de 24,000 livres. Le règlement du groupage stipule que le poids minimum sera celui qui est exigé

pour l'un quelconque des articles de la classe la plus élevée dans le wagon, de sorte que l'effet d'inclure des articles avec un poids minimum de 30,000 livres avec des articles exigeant un poids minimum de 24,000 livres sera de porter le minimum du chargement pour ce groupe au chiffre de 30,000 livres. Sans doute si le poids de ces articles inclus dans un wagon mixte était tel que l'application du taux par wagon complet et du poids minimum de 24,000 livres sur les articles exigeant ce minimum, et le poids réel suivant le tarif C.F. sur les articles exigeant le poids minimum le plus élevé, serait estimée à meilleur marché que l'application du poids minimum plus élevé sur tout le chargement du wagon, la consignation devra être taxée en conséquence. Quelle est la moyenne de la quantité de ces articles compris dans les chargements mixtes de wagon d'épiceries? d'après le dossier on n'en sait rien. Relativement au chlorure de chaux M. Balfour dit qu'il s'en expédie bien peu dans les wagons d'épiceries, mais sur ce point la Commission n'a pas été renseignée relativement aux autres articles.

Les représentants des voituriers ont fait observer que le borax est compris sous la rubrique "Quincaillerie" et sous la rubrique "Produits chimiques, Drogues et Médicaments" au poids minimum de chargement par wagon de 30,000 livres; le sel d'Epsom et la chlorure de chaux sont dans la liste "Produits chimiques, Drogues et Médicaments" au poids minimum de 30,000 livres. Pour ce qui concerne les cordes à linge en fil métallique ces dernières sont dans la liste de la "Quincaillerie" au poids minimum de 30,000 livres tandis que les cordes à linge non métalliques se trouvent sous le titre "Cordages" au minimum de 30,000 livres.

Il n'y existe aucune plainte d'une source quelconque relativement au poids minimum par chargement de wagon sur ces articles placés sous une rubrique distincte ou relativement aux consignations régulières par wagon complet de ces denrées. Dans le cas du chlorure de chaux les consignations se font sur une grande échelle en wagons réguliers pour l'usage des manufactures de papier, pour purifier l'eau, etc., et le sel d'Epsom s'expédie aussi en grandes quantités en wagons réguliers tant pour les fabriques de papier que pour le tannage, et à titre de produit chimique ou drogue. On a prétendu, par conséquent, que puisque ces articles ne représentent qu'une partie peu appréciable du commerce d'épicerie, il ne serait pas raisonnable de réduire le poids minimum à 24,000 simplement au point de vue de l'accomodation dans les wagons où ces articles sont expédiés avec des épiceries lorsque le poids minimum de 30,000 que l'on propose pour un chargement de wagon complet est en lui-même un poids minimum raisonnable pour le commerce ordinaire et bien inférieur, naturellement, à la capacité de transport des plus petits wagons réguliers maintenant en usage.

Le principe de la règle de la classification voulant que, lorsqu'un certain nombre d'articles différents soumis à des tarifs différents par chargement de wagon sont expédiés dans un même chargement de wagon, ces articles soient soumis au tarif de chargement de wagon complet s'appliquant à l'article qui entre dans la classe la plus élevée, et le poids minimum soit le plus élevé indiqué pour l'un quelconque des articles qui entre dans le chargement du wagon, est un principe depuis longtemps reconnu au Canada de même qu'aux Etats-Unis. Le règlement du groupage dans un chargement de wagon permet, en résumé, d'appliquer le tarif de chargement complet à un article expédié en quantités moindres que celle d'un chargement complet, et l'on ne voit pas pourquoi dans de tels cas on devrait raisonnablement appliquer au chargement complet d'articles groupés un poids minimum inférieur à celui qui s'applique à l'article dont il s'agit lorsque cet article est expédié par quantités régulières de chargement complet. Il ne me semble pas, de plus, exister une seule bonne raison de réduire les poids minima de chargement complet qui sont raisonnables et dont l'on ne se plaint pas dans le seul but de réduire le poids minimum de chargement complet pour un chargement d'articles groupés dont il se peut qu'une faible partie représente précisément l'article dont il s'agit. Pour toutes ces raisons, je ne crois pas qu'il faille acquiescer à la demande des requérants de réduire le poids minimum

de 30,000 à 24,000 livres. Je serais porté à croire que probablement cet état de choses est assez bien reconnu par M. Balfour puisque, à la suite d'une assez longue discussion, il a fait la déclaration suivante que l'on trouve à la page 9645:

> Nous demandons 24,000 livres. En réalité nous n'attachons de l'importance qu'aux item de moins de 24,000 livres par quantités de chargement de wagon complet, mais si la situation a été bien exposée par M. Lanigan et s'il vous fallait en acquiesçant à notre demande renoncer à votre minimum de 99 p. 100 du trafic pour accorder ce que nous demandons sur un p. 100, il me semble que vous ne seriez pas justifiés de ce faire et nous ne serions pas justifiés nous-mêmes de le demander, ce qui voudrait dire tout simplement de laisser tout cela au minimum actuel et d'ajouter le sel d'Epsom à la liste des épiceries sans tenir compte du minimum."

Les requérants n'ont établi aucune preuve dans le but d'attaquer le principe de la règle de la classification, se contentant de demander de faire exception à la règle de la classification lorsqu'il s'agit de ces denrées.

On devrait, dans la liste des "Epiceries" mettre pour le sel d'Epsom les mêmes dispositions que celles que l'on trouve dans la liste des "Produits chimiques, drogues ou médicaments" à la page 81, item 38.

XXV

CIRAGE ET APPRÊTS À CHAUSSURES ET NOIR À POÊLES

Page 133, item 22, 24 et 26; et page 140, item 11.

Plainte de FF. Dalley Co., of Canada, Ltd., de Hamilton, Ont. (dossier 33365.12)

On trouvera dans le tableau suivant les dispositions actuelles et les dispositions que l'on propose pour le cirage ou apprêts à chaussures et le noir à poêles:

Classification n° 16	C.F.	C.C.	Classification n° 17 proposée	C.F.	C.C.
Page 91, item 38			*Page 133, item 22, 24 et 26*		
CIRAGE OU APPRÊTS À CHAUSSURES OU NOIR À POÊLES—			CIRAGE À CHAUSSURES—		
En boîtes ou en barils	2	4	A l'état liquide—		
			En bouteilles ou en pots de terre, emballés dans des barils ou caisses, B.R.C.	1	–
Page 119, item 56 et 57			En bidons de métal en partie protégés	1	–
CIRAGE—			En boîtes de métal entièrement protégées	2	–
Chaussures—			En boîtes de métal dans des caisses à claire-voie	2	–
Liquide ou pâte, en bouteilles, pots de terre ou boîtes de fer-blanc, emballés dans des caisses ou barils	2	4	En boîtes de métal dans des barils ou caisses	2	–
En vrac, barils, C.R.C.	3	5	En paquets étiquetés, chargement complet régulier ou de groupage, poids minimum de 24,000 livres	–	4
Pour poêles, en boîtes ou barils	2	4	En barils, C.R.C.	3	–
			En barils, chargement complet régulier ou de groupage, poids minimum 30,000 livres	–	5
			A l'état solide—		
			Sous enveloppes de fibre ou de métal, en barils ou en boîtes	2	–
			En paquets étiquetés, chargement complet régulier ou de groupage, poids minimum 24,000 livres	–	4
			En barils	3	–
			En barils, chargement complet poids minimum 30,000 livres	–	5
			Page 140, item 11.		
			NOIR—		
			Poêles (noir à poêles)—		
			En bouteilles ou en pots de terre emballés dans des barils ou des caisses, B.R.C.	1	–
			En bidons, cartons ou chaudières, dans des barils ou des caisses	2	–
			En barres ou en pains, en barils ou en caisses	2	–
			En chaudières dans des caisses à claire-voie	1	–
			En barillets	1	–
			En paquets étiquetés, chargement complet, poids minimum 24,000 livres	–	4
			En barils	3	–
			En barils, chargement complet, poids minimum 30,000 livres	–	5

On remarquera que la description des spécifications de l'emballage est considérablement plus détaillée dans le projet de Classification n° 17, des tarifs étant indiqués pour ces denrées lorsque celles-ci sont expédiées dans certaines conditions qui ne sont pas actuellement indiquées. On trouvera ci-après les autres modifications proposées:

CIRAGE À CHAUSSURES

1. Augmentation du poids minimum de chargement complet pour les expéditions en vrac en barils, de 24,000, à 30,000 livres.

2. Une augmentation des taux C.F. pour les expéditions en bocaux de verre ou de faïence emballés en barils ou en boîtes, soit de la 2e à la 1re classe.

3. Une réduction des taux sur les apprêts liquides en bidons de métal emballés en caisses à claire-voie d'une même classe, les taux courants sous le régime du règlement n° 14 (*m*) de la classification étant d'une classe plus élevée que celle qui est proposée.

CIRAGE À POLIR OU NOIRCIR LES POÊLES

1. Une augmentation du tarif C.F., soit de la 2e à la 1re classe, sur les expéditions en bocaux de verre ou faïence emballés en barils ou boîtes.

2. Une réduction du tarif C.F. sur les expéditions en vrac en barils, soit de la 2e à la 3e classe.

3. Une réduction des taux par wagon complet sur les expéditions en vrac en barils, c'est-à-dire de la 4e à la 5e classe mais une augmentation du poids minimum W.C. de 24,000 à 30,000 livres.

M. Sinnott, représentant la *F. F. Dalley Company of Canada, Limited,* Hamilton, Ont., s'est présenté devant la Commission pour formuler ses objections contre les dispositions de la classification proposée n° 17. Suivant le dossier la position prise par M. Sinnott est comme suit:—

> "Nous désirons nous opposer au tarif proposé C.F. sur le cirage pour les chaussures et les poêles en bocaux de verre. Nous consentirions à voir se maintenir les taux C.F. tels qu'ils existent dans la classification n° 16, mais si vous ne voulez pas accepter notre demande nous vous proposerons de réduire les taux C.F. sur le cirage pour chaussures et poêles, à l'état solide, en boîtes de fer-blanc et placer ces articles dans la 3e classe. Nous croyons aussi que ces articles devraient bénéficier du tarif de 5e classe W.C. lorsqu'ils sont contenus en bocaux de verre ou boîtes de fer-blanc et expédiés en barils ou caisses, et si on nous faisait cette concession nous n'aurions pas d'objection à ce que le poids minimum par chargement de wagon soit porté à 30,000 livres au lieu de 24,000 qui est le poids minimum actuel."

Au cours de l'audition M. Sinnott n'a pas traité la question de l'augmentation du poids minimum W.C. pour les denrées expédiées en vrac en barils, de sorte qu'il n'y a rien au dossier pouvant établir si le poids minimum par chargement de wagon est raisonnable ou indiquer si des objections existent réellement contre le minimum proposé.

Relativement à la revision de la classification le comité spécial de Classification s'est efforcé d'introduire plus d'uniformité entre les articles expédiés en bocaux de verre ou faïence et les mêmes articles expédiés en récipients de fibre ou en bidons de métal. Le principe généralement suivi a été d'introduire l'uniformité dans une même classe C.F. entre les récipients de verre ou faïence d'un côté ou les récipients de fibre ou bidons de métal de l'autre.

M. Sinnott a aussi parlé du tarif de 3e classe C.F. et 5e classe W.C. applicable à ces articles si les envois se font en vrac en barils, comparé au tarif qui est d'une classe plus élevée dans les deux genres d'expéditions sur les articles contenus dans des bidons de métal et expédiés en barils ou en caisses. M. Sinnott a déclaré:—

> "Le fait que la nouvelle classification établit des taux moins élevés sur le cirage en vrac pour les chaussures et les poêles que sur les mêmes articles en caisses ou barils indique que les voituriers reconnaissent la justice du tarif de 3e classe C.F. et de 5e classe W.C. sur le cirage pour les chaussures et les poêles expédié sous certaines formes d'emballages."

De plus M. Sinnott a allégué que le cirage pour les poêles ou chaussures, emballé, soit en bocaux de verre, soit en bidons, et expédié en caisses offre beaucoup moins de risques au point de vue de l'expédition que ces mêmes articles expédiés en vrac en barils et il a prétendu par conséquent que le tarif sur ces articles en bocaux de verre ou boîtes de fer-blanc devrait être le même que celui qui est applicable aux envois en vrac en barils. Pour appuyer davantage M. Sinnott référa au rapport de la *Interstate Commerce Commission* dans l'affaire de la *O-So-Ezy Products Company et al* v. *Director General, et al,* 85 I.c.c. 187, et fit la lecture pour la verser au procès-verbal d'une partie de l'exposé que l'on trouvera à la page 191. Cependant la lecture de l'exposé au complet ne saurait conduire à la conclusion invoquée par M. Sinnott à l'appui de son argumentation.

L'analyse des parties pertinentes du jugement en question indique que la *Interstate Commerce Commission* n'a pas établi le principe que dans tous les cas le tarif des denrées en paquets mis en barils ou caisses ne devrait pas être plus élevé que sur les mêmes articles en vrac, en caisses ou barils, mais elle s'est expliquée en déclarant qu'il peut y avoir une différence parce que le rapport entre les taux de ces deux classes dépend tout aussi bien d'autres conditions. Dans la classification consolidée des tarifs de marchandises en vigueur aux Etats-Unis il y a bien des articles pour lesquels le tarif applicable aux envois en vrac en barils est d'une classe moins élevée que pour les mêmes articles en récipients séparés et emballés en barils ou en caisses.

Bien que le représentant du plaignant ait formulé diverses objections au tarif proposé ces objections étaient d'un caractère si général que la Commission n'est pas justifiée, suivant la preuve soumise, de refuser de permettre les taux tels que proposés.

Relativement au tarif de première classe C.F. sur le cirage pour les chaussures et les poêles, en bocaux de verre, et, à la requête de M. Sinnott à l'effet qu'un tarif de 5e classe W.C. devrait s'appliquer à ces articles contenus dans des bocaux de verre ou boîtes de fer-blanc et expédiés en barils ou caisses, on devrait faire observer qu'avant que la Commission puisse raisonnablement condamner les taux prévus dans la classification proposée il faut absolument que ceux qui veulent faire modifier cette classification établissent le bien-fondé de leur cause suivant son mérite en la présentant dans tous ses détails les plus complets. Dans la présente cause, comme en plusieurs autres, les parties intéressées se contentent ordinairement de s'appuyer sur des déclarations d'un caractère général au lieu d'en venir aux détails et à la preuve qui seraient de nature à s'attaquer à la base de la question et à nous permettre de la traiter à la fois avec intelligence et d'une manière compréhensive.

On a exprimé l'opinion qu'en comparaison avec un certain nombre d'articles les taux demandés seraient raisonnables mais si l'on veut bien penser que la classification ne contient qu'un petit nombre de classes dans lesquelles doivent entrer tous ces nombreux articles, tant sous la rubrique C.F., que celle de W.C., on verra qu'une classification idéale est imposssible, et à moins que le nombre des classses soit infiniment augmenté il devra toujours y avoir des articles au sujet desquels il sera difficile de dire à laquelle des deux classes ils doivent appartenir. Bien que M. Sinnott ait parlé d'une manière générale des marchandises, surtout des substances alimentaires, à l'appui des taux suggérés, il y a, d'un autre côté, d'autres articles contenus dans des bocaux de verre frappés d'un tarif de 1re classe C.F. et de 4e classe W.C.—les mêmes qui sont proposés ici—qui peuvent être ou ne pas être, au point de vue des divers éléments à considérer en établissant les taux de classification, similaires aux denrées ici en question au même degré que celles que M. Sinott a mentionnées, savoir: bleu liquide de blanchissage, encre, mucilage, poudre à pâte ou levain, ou mélanges pour poudre de pâtisserie ou levure, huile à polir les meubles, préparation pour polir les métaux, pâte adhésive N.A.I.P.N., vernis ou apprêts pour les corroyeurs, les harnais et le cuir. Cependant, la Commission n'a pas eu l'avantage de voir déposer les éléments de comparaison jugés nécessaires en vue de

déterminer les taux de classification tels que la valeur, le poids, les dimensions, le risque, le volume du trafic, la nature de l'emballage, etc., afin d'être en mesure d'en arriver à de justes conclusions, et par conséquent la cause n'a pas été suffisamment exposée, à mon avis, pour justifier la Commission de condamner les taux proposés. Il n'a pas été prouvé que les taux appliqués à ces denrées ne sont pas raisonnables si on les compare aux autres articles qui, au point de vue de la classification, leur sont analogues. En d'autres termes une classification rigoureusement définie étant presque impossible, et vu qu'en certains cas la question se présente de savoir dans quelle classe un article sera placé, est-ce que la Commission est justifiée d'en venir à la conclusion que le tarif de 4e classe W.C. sur ces denrées qui est maintenant en vigueur et qui est de nouveau proposé, ou le tarif C.F. proposé ne sont pas justes et raisonnables? Je ne crois pas que les arguments soumis soient suffisants pour permettre à la Commission de déclarer que ces taux ne le sont pas.

XXVI

FRUITS SÉCHÉS

Page 135, articles 20 et 22; page 136, articles 1 et 3

Requête de l'Association canadienne des épiciers en gros (dossier 33365.13)

La classification proposée n° 17 ne contient aucun changement dans les taux applicables à ces articles. Les pommes tapées ou séchées sont frappées d'un tarif de 3e classe C.F. et de 5e classe W.C. Les autres fruits tapés ou séchés qui sont principalement importés tels que les abricots, mûres, cerises, raisins de Corinthe, brugnons, pêches, poires, prunes, pruneaux, raisins, dattes et figues, sont soumis à un tarif de 1re classe présentés au commerce en bocaux de verre ou faïence et expédiés en barils ou caisses et au tarif de 2e classe si ces fruits sont présentés dans des contenants de fibre ou des bidons de métal ou en cartons et expédiés en caisses ou barils. Le tarif W.C. est le même pour toutes ces marchandises quel que soit leur emballage, c'est-à-dire le tarif de 4e classe. La présente requête est aux fins de faire réduire le tarif sur les fruits ci-haut nommés à la 3e classe C.F. et 5e classe W.C. Bien que la Commission ait toujours soutenu, comme l'a soutenu la *Interstate Commerce Commission,* que le fait qu'une classification existe depuis longtemps est une preuve qu'elle est raisonnable, il peut se présenter toutefois des conditions qui ne sont plus les mêmes et qui peuvent induire la Commission à modifier les taux établis par la classification.

La requête qui est maintenant devant la Commission n'est pas nouvelle, la même question ayant été déjà soumise franchement à la Commission en 1913 dans la requête du Board of Trade de Toronto aux fins d'obtenir une réduction du tarif applicable en vertu de la classification sur les fruits secs (dossier 19367.8). Le jugement de la Commission alors a été que la requête ne devait pas être accordée et ce jugement a été suivi par l'émission de l'ordonnance générale n° 20010 du 11 août 1913. A cette époque cette question a été exposée très au complet et la Commission a rendu son jugement après avoir pesé soigneusement tous les arguments présentés par les requérants. La requête avait été appuyée dans le temps par la *Dominion Wholesale Grocer's Guild,* de Montréal; la *Ontario Wholesale Grocer's Guild,* de Hamilton, et les Boards of Trade de Montréal, Winnipeg et Saskatoon; le Board of Trade d'Edmonton s'y objecta et les Epiciers en gros de Calgary *(Calgary Wholesale Grocers)* désiraient que les taux fussent maintenus suivant le tarif actuel.

En comparaison avec 1913 on prétend que la consommation des fruits séchés a augmenté et que cette augmentation constitue une concurrence plus forte que le soldeur n'avait pas à surmonter lorsque cette question nous a été soumise la dernière fois. Mais on n'a pas soumis de preuve à l'appui de cette déclaration et en ce qui concerne une plus forte consommation on s'est aussi contenté de faire un exposé d'un caractère général.

Les statistiques du Gouvernement fédéral portant sur les importations de fruits séchés en Canada, de tous les pays, indiquent—prenant dans chaque cas l'année précédant l'année au cours de laquelle cette cause est venue devant la Commission—une importation totale de 62,457,238 llivres en 1912 contre 66,-659,127 livres en 1923, soit une augmentation de 6 p. 100 en onze ans, ce qui ne peut pas être considéré, si on tient compte de l'accroissement de la population pendant la même période, comme une augmentation bien considérable.

On a prétendu que les pourcentages des taux de transport vis-à-vis des fruits séchés sont beaucoup plus élevés que pour d'autres denrées bénéficiant d'un tarif de deuxième et quatrième classes. La preuve n'a rien établi sur ce point.

M. Ransom fit remarquer que ces fruits séchés étaient en grande partie importés des Etats-Unis et prétendit qu'il n'était pas juste ni raisonnable de demander aux voituriers canadiens d'imposer sur ces fruits séchés américains des taux inférieurs à ceux qui sont en vigueur aux Etats-Unis, pays de leur origine, et où le volume du mouvement est beaucoup plus considérable qu'il ne le sera au Canada pour plusieurs années à venir. Il déposa une comparaison avec les taux selon la classification consolidée des marchandises des Etats-Unis.

Pendant 30 ans les fruits séchés ont été assujettis au même tarif qu'aujourd'hui. La question de savoir si ce tarif est raisonnable a été soigneusement étudiée dans tous ses détails dans la cause de 1913 et les taux actuels ont été approuvés. Je ne suis pas fondé à croire que les requérants ont établi leur point en ce qui concerne la présente cause ni que la Commission soit justifiée à modifier ou révoquer sa décision de 1913. Les remarques suivantes de la *Interstate Commerce Commission* dans la cause de W. E. Caldwell Co. v. C. I & I. Ry. Co: 20, I.C.C. 418, semblent tout à fait à propos:—

> " Tant que les milliers d'articles à transporter sont divisés dans un nombre comparativement limité de classes aux fins de fixer les tarifs de marchandises il est évident que les variations minimes dans la valeur de différents articles ou les différentes valeurs d'un même article ne peuvent pas précisément se traduire dans la classification. Faute de preuve que les taux résultant de la classification sont déraisonnables ou autrement illégaux la Commission doit équitablement se rendre compte qu'un article en particulier n'est pas soumis au même tarif que d'autres articles qui lui ressemblent au point de vue valeur, pesanteur et autres attributs essentiels de transport avant de recommander de modifier la classification. Dans la présente cause il n'a pas été prouvé que les taux imposés ne sont pas raisonnables pour les services rendus ou qu'ils exposaient le plaignant ou son commerce à une discrimination injuste."

XXVII

GOMME À MÂCHER

Page 136, article 14

Plainte de Wm. Wrigley, Jr. Co., Toronto (dossier 33365.4)

La classification proposée n° 17 contient la disposition suivante pour ce qui concerne la gomme à mâcher: —

Gomme à mâcher:	C.F.	W.C.
En verre emballée en barils ou caisses.....	1	.....
En boîtes ou cartons en barils ou caisses.....	2	.....
En colis dénommés W.C., poids minimum 24,000 livres	.....	4

Il n'est pas proposé de modifier la classification touchant cette denrée et les taux actuels, comme d'ailleurs les taux proposés, sont en vigueur depuis 1902. Avant cette date il n'y avait qu'un tarif de 1ère classe pour la gomme en paquets, toutes quantités. La prétention du plaignant est à l'effet que le tarif devrait être de 2e classe C.F. sur la gomme à mâcher expédiée en bocaux de verre et embal-

lés en barils ou caisses. Les requérants ne demandent pas de réduire les taux C.F. sur la gomme expédiée en boîtes ou cartons emballés en barils ou caisses. Ils décrivent minutieusement leur méthode d'emballage lorsque la gomme est expédiée en bocaux de verre, alléguant que cet emballage était supérieur à bien d'autres contenants de même nature confiés aux compagnies de transport et également tout aussi bon et désirable que si cette marchandise était expédiée en cartons ou boîtes, et ayant droit par conséquent au même tarif. Ils exprimèrent aussi l'opinion, vu que la gomme en bocaux de verre ou en cartons est frappée du même tarif pour les chargements de wagon complet, que les mêmes taux devraient aussi s'appliquer aux chargements fractionnés pour les envois de ce même article.

Ils alléguèrent que leur marchandise, comme elle est emballée en bocaux de verre pour l'expédition, est égale et supérieure à bien d'autres modes d'emballage qui jouissent d'un tarif de 2e classe accordé par les voituriers tels que les teintures pour le beurre, le fromage, le chlorure de chaux, les noix de coco préparées, le café moulu, les mélanges pour le nettoyage et le balayage, les desserts, le poisson, les viandes, le lait, etc. Relativement aux articles que l'on vient d'énumérer il n'y existe aucune ressemblance particulière ni aucune raison pour laquelle les taux imposés sur l'un d'entre eux devraient déterminer les taux à imposer sur la gomme à mâcher au point de vue de la discrimination parce qu'il n'y existe absolument pas de concurrence entre la gomme à mâcher et les autres articles. Relativement à tous les articles que les plaignants ont mentionnés il n'est nullement proposé de modifier en quoi que ce soit les taux actuellement en vigueur; en outre les expéditions desdites denrées contenues dans des bocaux en verre sont tarifées comme appartenant à une classe plus élevée C.F. que pour les récipients en bois, métal ou fibre, ou en d'autres mots les mêmes distinctions existent entre les récipients de verre et ceux d'autre nature que pour la gomme à mâcher. Le principe général de la classification projetée — bien qu'il y ait quelques exceptions — c'est que sous le rapport des denrées expédiées dans des bocaux en verre ces dernières sont tarifées à une classe plus élevée C.F. que si ces denrées étaient contenues dans des boîtes de fibre, bois ou métal. Ce point fait le sujet de plus longs commentaires à l'article 18 ayant trait au cirage à chaussures et à la pâte à polir les poêles.

Suivant la coutume ancienne et ordinaire le même tarif s'applique à toutes ces denrées W.C. que les récipients soient de verre, fibre, bois ou métal, ce qui s'explique peut-être dans une certaine mesure par le fait qu'il y a relativement moins de risque à courir lorsque les expéditions se font par wagons complets que lorsque les expéditions sont fractionnées. On remarquera qu'en tant que la classification officielle, ou classification de l'ouest, en vigueur aux Etats-Unis, est concernée, on y constate les mêmes distinctions qu'au Canada relativement aux C.F. pour la gomme à mâcher, c'est-à-dire que la gomme à mâcher dans des bocaux en verre est tarifiée suivant les taux applicables à la 1re classe C.F. et suivant les taux applicables à la 2e classe si la gomme est emballée en cartons ou boîtes C.F. Selon cette classification toutes ces marchandises appartiennent à la 3e classe en wagons complets tandis qu'elles figurent à la 4e classe de la classification canadienne. Dans la classification pour expédition au sud le tarif de la 2e classe s'applique à toutes les marchandises peu importe la nature du récipient, et sans distinction entre les chargements complets ou les chargements fractionnés. D'une manière générale, les classifications américaines et la classification canadienne se ressemblent en ce sens que les bocaux en verre comportent un tarif de une à deux classes plus élevées que les contenants en fibre ou métal et que pour les expéditions par wagons complets le tarif est le même pour tous les gens d'emballage.

Dans la cause *Indian Packing Corporation v. Director General,* (comme agent), *Ann Arbor Railroad Company, et al,* décidée le 3 novembre 1924, à 93 I.C.C. 400, il y avait devant la *Interstate Commerce Commission* des plaintes

formulées par les corporations et associations d'emballeurs de produits alimentaires en bocaux de verre, aussi par les fabricants de bocaux ou pots en verre, établis dans tout le territoire assujetti à la classification officielle, et demandant l'application du même tarif aux expéditions de nombreuses denrées contenues dans des bocaux en verre et emballées en barils ou en boîtes que pour ces mêmes denrées contenues dans des boîtes en métal et emballées en barils et en caisses. Les changements demandés par les requérants n'ont pas été accordés, la *Interstate Commerce Commission* ayant décidé que pour les articles décrits " lorsque contenus dans des bocaux en verre emballés en barils ou caisses l'application de ce tarif est pour le présent et sera à l'avenir déraisonnable en tant qu'ils sont et peuvent être d'une classe plus élevée que la première classe immédiatement au-dessus du tarif applicable aux expéditions fractionnées et qui s'applique en même temps aux même articles si les contenants sont en métal et emballés en barils ou caisses."

Les plaignants ont admis que la réduction demandée dans ces taux ne leur apporterait aucun bénéfice pour ce qui concerne un bon nombre de leurs expéditions dans des bocaux en verre à cause de l'application du tarif minimum ou règlement concernant les petits envois. D'après leurs allégués la réduction ne s'appliquerait qu'à un léger pourcentage du total de leurs expéditions.

Les plaignants n'ont pas soumis de preuve pour établir que le tarif pour expéditions dans des bocaux en verre était déraisonnable en soi ou assujettissait cette denrée à une imposition excessive, et, selon moi, rien de tout ce qui a été soumis n'a pu fournir de justification pour réduire le tarif actuel qui est en vigueur depuis 1902. Le dossier n'établit pas que le tarif applicable aux expéditions en cartons, dans des boîtes de métal ou bois, n'offre aucune mesure convenable pour juger si le tarif pour les expéditions dans des bocaux en verre est raisonnable. Je ne suis pas fondé à croire que les plaignants aient prouvé que nous devions recommander de changer le tarif de classification qui est présentement en vigueur et est maintenu dans la classification n° 17.

XXVIII

RONDELLES DE CAOUTCHOUC POUR POTS À CONFITURES

Page 137, article 9

Requête de l'Association canadienne des épiciers en gros, (dossier 33365.13)

Présentement il n'y a pas d'item spécial couvrant les rondelles de caoutchouc pour les conserves de fruits et l'article 12 à la page 122 de la classification n° 16 ayant trait aux articles en caoutchouc N.A.S., en paquets, au taux de 1re classe C.F., est applicable. Dans la classification proposée n° 17 il est pourvu à un tarif de 2e classe C.F. lorsque ces rondelles sont expédiées en boîtes et de 4e classe en wagons complets poids minimum de 30,000 livres. Ceci correspond à une réduction tarifaire d'une classe relativement aux chargements fractionnés et de trois classes pour wagons complets. Le tarif pour wagons complets est le même que pour les autres articles en caoutchouc prévu sous la rubrique "Caoutchouc et articles en caoutchouc" dans la classification proposée n° 17, tels que courroies, talons ou semelles, talonnettes, boyau d'arrosage, carpettes et tapis, marches d'escalier, tuiles en caoutchouc, etc. La requête de l'Assocation canadienne des épiciers en gros allègue que ces rondelles en caoutchouc pour les pots à confitures devraient être frappées du tarif applicable à la 5e classe dans le but, suppose-t-on, de leur permettre de mêler ces rondelles assujetties au tarif demandé aux autres articles de 5e classe dans leurs expéditions mixtes d'épiceries variées par wagons complets. Les requérants allèguent que les pots à conserves de fruits et les rondelles métalliques de pots à confitures sont portés dans la 5e classe W.C. et vu que chaque pot est muni d'une rondelle en caoutchouc ils prétendent que ces dernières devraient

être assujetties au même tarif que pour les expéditions par wagons complets. Les requérants n'ont soumis aucun argument relativement au tarif C.F. qui, pour les pots à conserves est celui de 3e classe et pour les rondelles métaliques de 2e classe. Les requérants n'ont pas cherché à soumettre de preuve dans le but de démontrer, en tant que la classification est concernée, quelle analogie existe, s'il en est, entre les rondelles en caoutchouc pour pots à confitures et les pots eux-mêmes au point de vue de leur valeur et des autres facteurs concernés dont ordinairement on doit tenir compte dans l'établissement des tarifs. Il n'a été fait aucune mention des valeurs. M. Ramson a déclaré que les taux proposés avaient été acceptés par les fabricants d'articles en caoutchouc et qu'ils étaient logiques en comparaison avec les taux s'appliquant aux autres articles en caoutchouc et que dans la requête en question les épiciers voulaient avoir ce tarif de 5e classe par wagons complets uniquement pour leur permettre de mêler une petite quantité de rondelles élastiques pour pots à confitures aux expéditions d'épiceries variées par wagons complets. M. Ramson a fait remarquer que dans les expéditions de pots à conserves la rondelle en caoutchouc fait partie du pot et que la présente requête ne vise que l'expédition en boîtes, séparément, de rondelles en caoutchouc solide.

On nous permettra de faire remarquer ici que le fait d'ignorer le tarif convenablement et raisonnablement applicable à un article considéré en lui-même, et de stipuler un tarif plus bas que celui qui serait établi d'après les mérites même de la question, uniquement aux fins de permettre le groupage dont il est parlé, serait violer un des principes les plus importants sur lesquels on s'est basé pour en arriver aux classifications qui ont toujours été considérées jusqu'ici comme étant justes et logiques. Abaisser des taux qui en soi sont raisonnables pour de tels motifs nous conduirait inévitablement à une demande générale portant que tous les articles qui, pour la commodité des expéditeurs, semblent devoir être expédiés ensemble, devraient être assujettis au même tarif. Un tel principe serait sans doute imprudent et tendrait absolument à démoraliser et détruire la charpente de la classification. Pour réussir à faire agréer cette demande il faudrait que les requérants prouvent que le tarif sur ces articles est en soi déraisonnable mais non pas seulement que c'est leur désir d'obtenir une réduction des taux simplement pour des fins de groupage. Les requérants n'ayant pas soumis la preuve qu'il leur incombait de démontrer que le tarif proposé (qui comporte une réduction sensible du tarif actuellement en vigueur) est déraisonnable, la Commission ne serait pas justifiée d'ordonner de modifier en aucune manière le tarif proposé.

XXIX

MACARONI, NOUILLES, SPAGHETTI ET VERMICELLE

Page 137, article 20

Requête de l'Association canadienne des fabricants de macaroni (dossier 33365.9)

Dans la classification n° 17 on ne se propose pas de procéder à des changements au tarif présentement en vigueur sous l'empire de la classification n° 16 (ci-après indiqué), mais l'Association canadienne des fabricants de macaroni présente une requête en vue d'obtenir une réduction de ces articles à la 4e classe C.F. et à la 8e classe par wagon complet d'un poids minimum de 30,000 livres.

Avant 1912 la classification canadienne des tarifs de marchandises plaçait le macaroni, spaghetti et le vermicelle dans la 2e classe C.F. et dans la 4e classe W.C. Le 17 août le Board of Trade de Montréal présenta à la Commission une requête demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer de modifier la classification en plaçant ces articles dans la 4e classe C.F. et dans la 5e classe W.C. Dans la suite les compagnies de chemins

de fer, d'accord avec les requérants, consentirent à réduire le tarif par wagons complets de la 4e à la 5e classe sans modifier le tarif C.F., et l'ordonnance de la Commission n° 15635, en date du 21 novembre 1911, ordonna de publier un supplément à ladite classification donnant force de loi à cet accord et devant prendre effet le 15 janvier 1912 le plus tard. Subséquemment, devant prendre effet le 26 juin 1922, dans le supplément n° 19 à la classification n° 16, le tarif C.F. a été réduit, et l'article n° 2 à la p. 7 du Supplément à la classification susmentionnée se lit comme suit:

Macaroni, nouilles, spaghetti et vermicelle	C.F.	W.C.
En sac simples..	2	5
En sacs doubles..	3	5
En barils ou boîtes..	3	5

Relativement à une nouvelle réduction du tarif telle que présentement demandée la requête s'appuie grandement sur les motifs suivants:

Le tarif doit être réduit en vue de permettre aux manufacturiers canadiens de faire face à la concurrence des produits étrangers.

2. Les articles qui peuvent favorablement se comparer sous le rapport du poids, du volume et de la valeur, avec certains produits des céréales et qui sont eux-mêmes des substances alimentaires dérivant des céréales, devraient être par conséquent assujettis à des taux pas plus élevés que ne le sont ceux qui s'appliquent aux autres produits des céréales qui appartiennent à la 4e classe C.F. et à la 8e classe W.C.

En tant que cette phase des allégués des requérants, à l'effet que la réduction des taux leur permettrait de concurrencer les produits étrangers, est concernée, la preuve qu'ils ont soumise relativement aux conditions de la concurrence, n'a pas été de nature à justifier la Commission d'émettre une ordonnance quelconque. La preuve par rapport aux importations a porté surtout sur des déclarations générales malgré le fait que mention ait été faite, en particulier, de la concurrence provenant de Buffalo et de Minneapolis. En parlant de Buffalo on a mentionné les expéditions en destination de Toronto. En raison de la classification officielle régissant le mouvement international du trafic qui établit un tarif C.F. inférieur à celui contenu dans la classification canadienne, on a déclaré que, en destination de Toronto, le tarif des marchandises provenant de Buffalo était moins élevé que pour le transport de marchandises provenant de St-Catharines. Deux manufacturiers de produits de macaroni sont établis en ce dernier endroit et les produits importés de Buffalo passent à leurs portes à un tarif moins élevé, soit une différence de 3 cents par 100 livres. Au nom de l'Association canadienne de transport, M. Ramson a déclaré, et il n'a pas été contredit, que les requérants avaient été avertis, il y a quelque temps, qu'une investigation aurait lieu pour ce qui concerne les taux de transport et que si la situation était telle qu'une concurrence existait de manière à porter préjudice au manufacturier canadien il serait établi; si la chose était nécessaire, un tarif à prix ferme pour permettre de faire face à la concurrence de Buffalo. L'enquête a démontré que le total des marchandises exportées de Buffalo en Canada s'élève de 1,500 à 2,000 livres tous les quatre mois, soit une moyenne de 6,000 livres par année. Il y a aussi à Toronto un manufacturier dont la production est peu importante.

Pour ce qui concerne Minneapolis les requérants ont fait simplement une déclaration générale à l'effet qu'il y avait dans cette ville de gros manufacturiers de macaroni qui exportaient leurs produits dans l'Ouest du Canada mais sans donner de détails concernant le volume du trafic. M. Ransom a dit (pages 9598-99) que l'on avait étudié les mouvements de Minneapolis à Winnipeg et que pendant une année le trafic en question ne s'élevait qu'à huit chargements de wagons. De plus on ajoutait que ces huit wagons contenaient des expéditions spéciales de macaroni désigné sous la marque commerciale de "Mother's maca-

roni" qui avait été grandement annoncée dans le territoire de Winnipeg et qui se vend à un prix plus élevé que le macaroni canadien.

On peut dire aussi que la distance entre Minneapolis et Winnipeg est naturellement beaucoup moins considérable qu'à partir de l'Est du Canada et que pour les expéditions de Minneapolis en destination de l'Ouest canadien on applique le tarif établi par la classification canadienne, de sorte que toute réduction au tarif fixé par la classification canadienne s'appliquerait également aux expéditions de Minneapolis et de l'Est du Canada et les manufacturiers concurrents seraient, sous le rapport de la classification, relativement dans la même position que celle où ils se trouvent aujourd'hui.

En parlant de concurrence et d'importations les requérants ont encore cité des chiffres provenant de l'Office de la statistique fédérale portant sur les importations de macaroni et vermicelle pendant les 12 mois finissant au mois de mars 1922, 1923 et 1924 qui indiquent une augmentation des importations. Cependant si l'on consulte les chiffres portant sur une certaine période d'années on voit qu'ils prouvent peu de chose. Voici un tableau indiquant les importations pour les années financières finissant le 31 mars de chaque année:—

IMPORTATIONS DE MACARONI ET VERMICELLE

(Année financière, fin 31 mars)

Années	Livres	Années	Livres
1909	3,874,345	1917	1,973,272
1910	4,597,129	1918	1,067,255
1911	5,355,769	1919	115,272
1912	6,257,035	1920	949,960
1913	8,035,873	1921	911,004
1914	10,543,569	1922	1,096,752
1915	6,701,681	1923	1,249,498
1916	2,564,933	1924	1,626,014

L'effet du tarif établi par la classification sur ces mouvements variés n'est pas évident. Les chiffres portant sur les importations ne justifient pas non plus d'en venir à des conclusions définies parce que ces chiffres n'indiquent pas le volume de la production totale des manufacturiers canadiens, de sorte que l'on ne peut pas faire de comparaison entre le volume des importations et le volume des produits de nos manufactures canadiennes.

Les produits des céréales que l'on désire comparer sont portés dans la 4e classe C.F. et dans la 8e classe W.C. Les plaignants allèguent qu'il y existe une similarité entre ces produits et le macaroni au point de vue de l'emballage, de la valeur et du poids. D'un autre côté le tonnage pour les produits des céréales est beaucoup plus considérable. Le tarif sur ces derniers est peu élevé et il n'y existe réellement pas de concurrence entre le macaroni et ces produits.

Les requérants ont référé à une décision rendue par la *Interstate Commerce Commission* dans la cause de *Sycamore Manufacturing Company v. Director general* et al, 81 I.C.C. 108, et ont déclaré que dans cette cause particulière la *Interstate Commerce Commission* avait trouvé que le tarif sur le macaroni par wagons complets n'était pas raisonnable. Mais en étudiant l'exposé de cette cause et en relisant le jugement entier je ne vois pas sur quoi les requérants s'appuient pour dire que les produits de macaroni devraient être assujettis au même tarif que les préparations de céréales vendues comme substances alimentaires, parce que la *Interstate Commerce Commission* dans le jugement en question a maintenu, tout en ordonnant une réduction, comme l'ont exposé les requérants, du tarif sur les produits de macaroni, que ces derniers n'avaient aucun droit à jouir du même tarif applicable aux préparations alimentaires à base de céréales et la Commission, par conséquent, a ordonné d'établir un tarif plus élevé. On peut encore mentionner la cause de la *National Association of Macaroni and*

Noodle Manufacturers of America v. Alabama Great Southern Railway Company, et al, 50 I.C.C., 289. Dans cette dernière cause les plaignants demandaient de faire bénéficier le macaroni du tarif des céréales alimentaires. La *Interstate Commerce Commission* a été d'opinion que les taux sur le macaroni n'étaient déraisonnables et la plainte a été renvoyée.

XXX

TARIF C.F. SUR LE SEL ORDINAIRE

Page 140, article 19

Plainte de l'Association canadienne des épiciers en gros (dossier 33365.13)

M. Balfour, représentant de l'Association canadienne des épiciers en gros a soumis ce qui suit:—

> " Nous demandons que le sel en sacs emballés en barils soit transporté aux mêmes taux que le sel libre en barils, c'est-à-dire suivant le tarif applicable aux marchandises de 4e classe telle que la chose se pratique aujourd'hui. Nous demandons aussi l'application du tarif de 5e classe sur les chargements de sel d'un poids minimum de 24,000 livres."

Pour ce qui concerne le tarif C.F., M. Balfour dit encore, page 9673:—

> " J'ai demandé que le sel en sacs emballés en barils soit accepté comme marchandise de 4e classe tel qu'aujourd'hui."

Les requérants sont sous une fausse impression sur ce point parce qu'il n'est pas proposé de modifier le tarif sur le sel C.F. Dans la classification n° 16, mise en vigueur le 1er mars 1913, il est stipulé à la page 93, article 78, que pour la vente " en petits sacs ou petites boîtes " le tarif applicable serait celui de la 3e classe C.F., tandis que le tarif de 4e classe s'appliquerait au sel " en sacs ou barils ". Cette disposition a été copiée des classifications antérieures et elle était déjà en vigueur depuis plusieurs années avant 1913. Au Supplément n° 5 à la Classification n° 16, prenant effet le 1er novembre 1915, la désignation de ces expéditions a été changée de manière à se lire comme suit:—

	C.F.
En sacs emballés en barils ou boîtes	3
En vrac, en sacs ou barils	4

En proposant à la Commission ce changement dans la phraséologie, l'Association canadienne de transport a déclaré, dans le temps, que le but de ce changement était de rendre plus claire la désignation des expéditions vu que, dans certaines circonstances, cette description avait été mal interprétée, attendu que la désignation " en sacs ou barils " était censée couvrir les chargements en vrac en sacs ou barils et non les petits sacs de 5 ou 10 livres qui étaient emballés en barils. Les copies-épreuves du Supplément n° 5 ont été envoyées aux diverses organisations de commerce et corps publics, et alors personne ne s'est opposé au changement dans la rédaction de cet article qui était simplement destiné à rendre plus claire la description de l'article en question et non à suggérer une augmentation du tarif. Le changement suivant a été effectué par le Supplément n° 12 de la Classification n° 16, en vigueur le 21 juillet 1919, dans lequel la description " en sacs emballés en barils ou boîtes " a été changée de manière à se lire comme suit: " en pochettes d'étoffe, en sacs, barils ou boîtes ", mais sans modifier le tarif, et c'est cette dernière description qui est maintenant en vigueur et qui est proposée dans la Classification n° 17, de sorte que l'erreur commise par M. Balfour est évident. Le sel expédié en vrac soit en sacs, soit en barils est porté à une classe inférieure C.F., c'est-à-dire à la 4e classe, et M. Ransom, président de l'Association canadienne de transport, veut justifier la distinction qu'il établit par le fait que dans un cas il s'agit de sel de table et dans l'autre de sel de commerce, pour l'industrie animale ou pour les fins de congélation, alors que cette

dernière qualité de sel appartient à une autre classe et n'a pas la même valeur. Une liste de la *Canadian Salt Company* déposée par M. Balfour indique, sans tenir compte des escomptes au commerce que le prix du sel de table en sacs ou pochettes de petites dimensions varie entre $3.75 et $5.50 le baril comparé au sel fin en vrac en barils à raison de $1.75 le baril, ou au sel plus grossier à $2.05, tandis que le prix du sel libellé sel spécial de fromagerie ou de beurrerie varie entre $3 et $3.90 par baril. Les données soumises par M. Balfour s'appuyaient sur une fausse interprétation des faits et la Commission ne serait pas justifiée d'après le peu de renseignements qui lui sont fournis ici de condamner le tarif qui a été maintenu en vigueur depuis de si nombreuses années. Si les requérants allèguent qu'il y existe une inégalité de traitement ou discrimination injuste, alors il faudrait à cette fin présenter une nouvelle requête dans le but d'étudier plus à fond cette question.

La question du poids minimum par wagon a été traitée avec d'autres questions semblables au chapitre XXIV.

XXXI

TABAC, PALETTE OU TORQUETTE

Page 143, article 26

Requête de l'Association canadienne des épiciers en gros (dossier 33365.13)

Le tarif actuel et le tarif proposé sur le tabac en *palettes* sont comme suit:—

Classification n° 16	C.F.	W.C.	Classification n° 17	C.F.	W.C.
Tabac, palettes en caisses ou boîtes—			Palettes ou torquettes—		
Libre	D-1	4	En boîtes ou caisses, pesant au moins 10 livres chacune, libre	1	–
Deux ou plus emballées en claire-voies ou assujetties les unes aux autres	3	5	En boîtes ou caisses, deux ou plus emballées en claires-voies ou assujettties les unes aux autres	3	–
			En paquets en boîtes	3	–
			En paquets désignés W.C., poids minimum, 24,000 livres	–	5

La requête de l'Association canadienne des épiciers en gros est à l'effet d'obtenir un tarif de 3e classe C.F. au lieu de celui de 1ère classe sur ce tabac en *palettes* ou torquettes emballées en paquets ou en boîtes ne pesant pas moins de 10 livres chacun, libre.

Dans le moment le tarif applicable aux marchandises expédiées dans cette condition est celui prévu à la classe D-1 et on propose de le réduire à celui de la première classe. Bien que d'une part M. Balfour ait déclaré qu'il avait été compris que l'on accorderait un tarif de 3e classe, M. Ransom, d'autre part, a dit que le procès-verbal du Comité de classification établissait clairement que l'on avait demandé un tarif de 1re classe qui avait été finalement accepté par le Comité de classification. De plus, M. Ransom a déclaré que peut-être les voituriers soumettraient plus tard séparément la question de la revision de la classification portant sur le tabac et allégué que le changement contenu dans la classification proposée n° 17 devrait être maintenu d'ici là. M. Ransom n'a pas discuté la question de savoir si le tarif s'appliquant à ce mode particulier d'expédition est bon ou mauvais.

Dans la classification proposée n° 17 les voituriers ont déjà effectué quelques changements dans les taux sur le tabac, c'est-à-dire une réduction des taux par wagons complets sur le tabac à mâcher ou à fumer, coupé ou en grains, en chaudières ou seaux, deux ou plus en claires-voies, assujettis par des languettes ou

des courroies; ainsi que des taux courants W.C. sur le tabac en *palettes* en boîtes, libre; aussi bien qu'une réduction du tarif C.F. déjà mis en cause. Vu ces considérants et vu aussi qu'il n'y a rien devant la Commission de bien défini relativement à la question d'une demande ultérieure pour les fins d'une revision de la classification, je ne vois aucune raison qui doive nous empêcher de nous prononcer sur la question des taux pour chargements fractionnés suivant ses mérites tels que démontrés dans le dossier que la Commission a sous les yeux.

M. Balfour a fait remarquer qu'en vertu de la classification projetée on pourrait clouer ensemble, ou assujettir, deux petites boîtes de tabac de 2½ livres chacune et les expédier en 3e classe C.F. tandis que si on expédiait une seule caisse de 20 livres de tabac le tarif aujourd'hui serait celui de la classe D-I ou celui de la 1re classe selon la classification proposée. Il a prétendu qu'une seule caisse dans ces circonstances offrirait de bien meilleures conditions de transport que deux petites boîtes clouées ou reliées ensemble, et on ne peut offrir de réponse sérieuse à cet argument, du moins je n'en vois pas dans le dossier. On peut fort bien nous dire que cette inégalité apparente a existé depuis de nombreuses années mais cela est dû au fait que la question n'a jamais été soulevée auparavant et ce n'est pas une raison valable pour maintenir plus longtemps une situation anormale surtout lorsque la Commission est priée de se prononcer franchement en s'appuyant sur l'état actuel de la question. La disposition s'appliquant au tabac en palettes ou torquettes emballées en paquets ou boîtes de pas moins de 10 livres chacun, libre, devrait être modifiée de manière à changer le tarif de la 1re en celui de 3e classe, C.F.

XXXII

ASPHALTE: BARDEAUX ET MATÉRIAUX DE TOITURE

Page 146, article 96 page 155, article 37

Plainte de la Toronto Asphalt Roofing Manufacturing Company, Limited, Mount Dennis, Ont., re augmentation du poids minimum par wagon

(Dossier 33365.18)

Il n'est pas proposé de modifier le tarif sur les bardeaux et les matériaux de toiture en asphalte et la requête ne porte pas contre les taux en vigueur mais plutôt sur la proposition de reviser le poids minimum par chargement de wagon de 24,000 à 30,000 livres. Il n'est pas question ici du minimum physique, c'est-à-dire le poids représentant la quantité du chargement dans un wagon régulier au point de vue de l'espace, ni du nombre théoriquement déterminé de colis susceptibles d'être chargés dans un wagon régulier, calculé en divisant le cubage du wagon par le cubage de l'un des colis multiplié par le poids du colis. Les requérants ont allégué qu'un colis de bardeaux en asphalte de 200 livres occuperait trois pieds d'espace, de sorte qu'en prenant pour base du calcul 2,448 pieds cubes par wagon du type régulier le minimum physique serait, tout en tenant compte des espaces non remplis vu les dimensions des colis, environ de 150,000 livres par wagon, selon les données soumises par les requérants. Par conséquent, la question impliquée est celle du minimum commercial, c'est-à-dire le minimum qui tiendra compte des besoins du commerce, des conditions relatives à la fabrication, distribution et consommation. Les requérants ont déclaré que leur chargement en moyenne variait autour de 30,000 livres. Ils ont avoué volontiers que les centres plus populeux pourraient accepter facilement le poids minimum proposé ou davantage mais la requête s'appuyait en très grande partie sur le fait que ce changement priverait les plaignants du privilège d'expédier leurs marchandises par wagons complets aux clients de villages qui peuvent à peine actuellement écouler un chargement de wagon de 24,000 livres pendant la saison active. Par conséquent, de fait nous avons ici une requête priant la Commission d'enjoindre aux voituriers d'établir un poids minimum par chargement de wagon basé uniquement sur la quantité de marchandises que les requérants peuvent

expédier à une période donnée aux centres moins importants, sans tenir aucunement compte du minimum qui peut être facilement expédié aux centres plus importants et des autres considérants qui ordinairement doivent avoir leur influence lorsqu'il s'agit d'en arriver à une conclusion qui comporte l'établissement d'un poids minimum par chargement de wagon qui soit juste et raisonnable. De toute nécessité la classification est une question de moyenne. Quel que soit le minimum établi il y aura toujours des cas où il sera difficile d'en arriver au poids déterminé. Le principe en jeu ici a déjà été étudié par la Commission.

La Commission a maintenu que l'on ne peut pas raisonnablement reconnaître que des tribunaux munis de fonctions directives puissent forcer une compagnie de chemin de fer à établir un mnimum basé sur le fait qu'un certain client ou une certaine maison d'affaires a besoin d'une saison entière ou plus pour écouler un wagon de briques.

Western Retail Merchants Assn., v. C.P.R., 20 C.C.C. 155.

"Les conditions relatives au commerce ne permettent pas d'en arriver à des conclusions nécessairement définies sous le rapport des minima."

Dominion Millers' Assn. Toronto Board of Trade and Montreal Corn Exchange v. Can. Frt. Assn., 21 C.C.C. 83, p. 87

La preuve soumise par les plaignants relativement au nombre de wagons expédiés portant un minimum de 24,000 livres et à la proportion de ces derniers par rapport à la production totale n'avait rien de précis et portait sur des considérations générales.

Le tonnage des denrées impliquées dans la présente cause est considérable et il n'y a pas eu d'objection ni de plainte de la part d'aucun autre expéditeur intéressé. Au nom de l'Association canadienne de transport M. Ransom a dit que le Comité spécial de classification avait rencontré divers fabricants de matériaux pour toiture et discuté avec eux cette question assez longuement et qu'ils avaient accepté la revision en question. Evidemment, tous les fabricants sont absolument sur un pied d'égalité et nous ne sommes pas ici en présence du fait que les plaignants sont placés dans la nécessité de charger leurs wagons à un minimum plus élevé que dans le cas de tout autre rival en affaires.

Selon le dossier les requérants semblent désirer obtenir une considération spéciale pour le motif que leur industrie est comparativement jeune, ayant à concourir avec des maisons rivales dont les marchandises sont peut-être plus connues et mieux annoncées, avec le résultat qu'ils éprouvent plus de difficultés que leurs concurrents à effectuer le chargement des wagons au minimum voulu en destination des clients de villages, bien qu'ils aient déclaré ne pas éprouver les mêmes difficultés pour leurs clients des villes. Les pouvoirs de la Commission ne lui permettent pas d'envisager cet aspect de la question.

Les requérants ont aussi déclaré que si l'on maintenait le minimum actuellement établi pour leurs produits sortants ils consentiraient à faire un sacrifice relativement au poids minimum par wagon pour les matières qu'ils font venir. Cependant, interrogés au sujet du poids des matériaux achetés il ressort de leurs déclarations qu'ils chargent maintenant leurs wagons pratiquement à leur pleine capacité, de sorte que cette suggestion n'a aucune force ni aucune signification même si ce point devait convenablement être considéré quand il s'agit d'établir un poids minimum par wagon pour les produits sortants.

Il a été aussi question que la revision du poids minimum pour les chargements de wagon pourrait conduire à une augmentation du coût des marchandises pour le consommateur mais selon le dossier, tel que produit, il n'est pas bien clair qu'un tel résultat puisse se produire.

En tenant compte du fait que la moyenne de chargement pour les marchandises expédiées par les requérants est de 30,000 livres; que cette moyenne est d'autant inférieure à la capacité physique de chargement du wagon; que dans

la revision de la classification il y a eu une augmentation correspondante du minimum de chargement par wagon sur les autres matériaux pour toiture faisant concurrence à l'asphalte, je considère que le poids minimum revisé est un minimum commercial raisonnable et qu'il devrait être approuvé.

XXXIII

POIDS MINIMUM PAR WAGON POUR LES RONCES MÉTALLIQUES

Page 160, article 22

Plainte de la United Grain Growers, Limited, Winnipeg (dossier 33365 gén.)

Le tarif sur les ronces métalliques n'est pas modifié mais on se propose dans la Classification n° 17 d'augmenter le poids minimum des chargements de wagon de 24,000 à 36,000 livres. M. Simpson, représentant les *United Grain Growers*, s'est objecté à ce changement, alléguant que le minimum proposé représenterait une quantité excédant les achats ordinairement faits séparément par les détaillants et les associations coopératives faisant affaires dans les centres moins importants, et ces marchands pourraient être forcés à acheter des centres de distribution les plus rapprochés en quantités inférieures à un chargement complet de wagon. M. Stimpson ne prétend pas que le minimum proposé soit déraisonnable dans tous les cas, au point de vue commercial, parce qu'il a dit que les expéditions en destination de Winnipeg variant entre 36,000 et 60,000 livres et que la moyenne de chargement était autour de 40,000 ou 45,000 livres. M. Ransom, au nom de l'Association canadienne de transport, a soumis qu'en tant que le chargement physique des wagons est concerné un wagon pourrait facilement transporter le double du poids proposé et qu'en fixant le minimum à 36,000 livres les voituriers avaient dûment pesé la question d'établir un minimum raisonnable pour le commerce. Par conséquent, il semble n'y exister aucune difficulté au sujet du chargement du poids minimum et même davantage pour les expéditions destinées aux centres importants mais il y en a quelquefois lorsqu'il s'agit d'effectuer le chargement minimum avec les marchandises destinées aux endroits de moindre importance. Malheureusement, la question n'est pas exposée au long dans le dossier, de sorte que la Commission ignore quelle est la moyenne du chargement pour ce genre de trafic, dans quelle proportion se fait le mouvement de ces marchandises comparé aux expéditions directes pour les points de destination en dernier ressort, ou quelle a été la moyenne de chargement au point de vue du poids relativement aux expéditions de ce dernier genre. Le poids minimum proposé sur les ronces métalliques est en comparaison avec celui qui existe pour le fil cuivré, galvanisé ou étamé ainsi que pour les autres denrées qui, au point de vue de la classification, ressemblent à ces articles. Ce qui a été dit au sujet du poids minimum sur les bardeaux et les matériaux en asphalte pour toiture au chapitre XXXII s'applique fort bien au point qui est ici discuté. Ce qui est proposé peut être approuvé sans préjudice du droit que possèdent les plaignants de présenter ce point de nouveau mais séparément si on le désire, alors que la question pourra être étudiée beaucoup plus au long que d'après les données actuelles.

XXXIV

TARIF SUR LES VINS ÉTRANGERS

Page 174, article 30

Requête de M. de Rousay de Sales, agent consulaire de France, Calgary, Alta (dossier 33365 gén.)

Lors de la séance de la Commission tenue à Calgary le 7 juillet 1924, M. de Rousay de Sales, agent consulaire de France, a soumis certains points relativement à la classification des vins français importés. La question s'est présentée sans notice ou avis préalable par écrit et parce qu'elle n'avait pas été suffisam-

ment exposée la Commission n'a pu en arriver à aucune décision sur les données qui lui ont été soumises. M. Ransom, au nom de l'Association canadienne de transport, a déclaré qu'il ignorait complètement que cette question devait être soulevée et après avoir consulté M. de Rousay de Sales il était sous l'impression que l'affaire en question serait confiée au consul général de France, à Montréal, qui serait chargé de la discuter avec les voituriers. M. de Rousay de Sales a confirmé la chose. Mais la Commission n'a pas entendu parler après cela ni du consul général à Montréal ni de M. Ransom. Mais plus tard, à Winnipeg, le 20 novembre, la Commission a entendu la requête de la Commission des liqueurs du gouvernement de Manitoba et autres, en vue de faire modifier les taux alors applicables au transport des liqueurs ainsi que ceux proposés dans la Classification n° 17 qui, si je comprends bien, devait comprendre aussi les vins étrangers. Cette requête a été renvoyée en vertu de l'Ordonnance générale n° 35865 en date du 9 décembre 1924. Les taux ne sont pas changés dans la classification n° 17, le seul changement effectué étant de porter les vins étrangers en vrac en fûts de la classe D-1 à la classe 1½ T.C.F.

XXXV

POIDS MINIMUM PAR WAGON SUR LE BOIS DE SERVICE

Page 178, articles 2 et 4

Plainte de la Western Retail Lumbermen's Association, par M. H. H. Shiels (dossier 33365 gén.)

Aux séances de Winnipeg, M. Shiels, représentant la *Western Retail Lumbermen's Association*, s'est plaint que le poids minimum par chargement de wagon sur le bois avait été augmenté de 30,000 à 36,000 livres. Le mouvement général du bois se fait sous l'empire du tarif spécial à prix ferme suivant les poids minima excédant ceux prévus dans la classification. Les mouvements dont il est ici question qui seraient modifiés par suite du changement apporté au minimum établi par la classification concernent les expéditions qui se font entre les chantiers de bois de construction opérant en divers endroits des provinces des Prairies. Selon l'exposé de M. Shiels il se fait plus ou moins de distribution entre ces chantiers de bois et le minimum proposé de 36,000 livres dépasse sensiblement la moyenne du poids de ces expéditions. Tel que présenté nous n'avons pas affaire ici à la question du minimum physique mais purement à celle du minimum commercial et quant à ce dernier il ne s'agit pas des mouvements du trafic en général mais du mouvement beaucoup moins considérable entre les divers chantiers de bois. On dit que ces expéditions varient de 18,000 livres en montant. M. Shiels a dit qu'il n'était pas en mesure de nous citer le nombre de wagons par année que ce mouvement entre chantiers intéresserait. M. Ramson, au nom de l'Association canadienne de transport, allégua qu'en tant que le bois est une denrée qui ne se détériore pas beaucoup si on le place en entrepôts, ce n'est pas exiger l'impossible que de demander aux chantiers de bois d'ajouter deux ou trois mille pieds de plus par wagon, ce qui représenterait l'augmentation imposée par le minimum proposé, et si les voituriers devaient établir un poids minimum par wagon pour satisfaire aux exigences les plus faibles du commerce, en dernière analyse, il s'en suivrait une réaction au détriment de l'intérêt public en général vu que l'intérêt public profitera davantage de l'économie au point de vue du coût du transport qui doit résulter du chargement plus considérable des wagons.

La question en jeu ici est en tous points semblable à celle qui a été soulevée dans le cas du poids minimum sur les bardeaux et les matériaux de toiture en asphalte (chapitre XXXII) et pour les motifs qui y sont exposés plus au long je ne considère pas que nous devions ordonner de faire aucun changement au minimum de chargement par wagon qui a été proposé.

XXXVI

MACHINERIE ET MACHINES

Page 178, Note 3

Plainte de la Dodge Manufacturing Company, Ltd., Toronto, et al (dossier 33365.35)

La *Dodge Manufacturing Company of Canada, Limited,* de Toronto, a soumis un exposé par écrit, en date du 22 mai 1924, dans lequel elle se plaint que les dispositions contenues dans la Classification n° 17 proposée qui établissaient sur les machines de transmission d'énergie électrique un tarif de 5e classe W.C. tandis que relativement à certaines autres machines portées à la 6e classe W.C. plusieurs articles sous l'item libellé: "machinerie pour transmission d'énergie électrique" pouvaient être compris dans le tarif W.C. applicable à ces machines sous l'empire des dispositions contenues à la note 3, page 178. La compagnie a allégué qu'une classification qui les obligerait à expédier leurs machines pour transmission d'énergie électrique suivant un tarif de 5e classe W.C. tandis que d'autres manufacturiers avaient le privilège d'inclure ces mêmes articles pour transmission d'énergie électrique avec leurs machines expédiées suivant le tarif de 6e classe constituait une discrimination injuste contre elle.

Il y a aussi une autre lettre de la *Dodge Manufacturing Company,* en date du 23 mai 1924, dans laquelle il était question des machines du genre monte-charges et convoyeurs couvertes par les item 14 et 34 à la page 183, portées au tarif de 5e classe W.C. et au sujet desquelles, alléguait-elle, il conviendrait d'appliquer le tarif de 6e classe. La compagnie demandait dans cette lettre d'être entendue lorsque la Commission se proposait d'étudier la Classification proposée n° 17. Sous ce rapport il convient de faire observer que des avis ont été envoyés à la compagnie pour l'avertir de la date des séances de la Commission et que cette dernière n'a pas reçu d'autres représentations et il se peut que la plainte soit censée avoir été retirée. Dans tous les cas cette cause n'a fait aucun progrès, de sorte que nous sommes dans l'impossibilité d'exprimer une opinion sur les mérites de la cause en question.

En date du 30 septembre 1924, le président Ramson, de l'Association canadienne de transport, a déposé à la Commission le supplément proposée n° 1 à la Classification canadienne des tarifs de marchandises proposée, n° 17, qui pourvoit à réduire le tarif de 5e classe au tarif de 6e classe pour les chargements de wagons complets sur certains articles de machinerie et qui vise à l'élimination de toute mention de la note 3 à la page 178 où il est aussi question des item frappés d'un tarif de 6e classe Ci-après est reproduite la lettre de M. Ramson motivant les modifications effectuées et expliquant la publicité donnée à cette affaire:

> "Veuillez trouver sous pli trois copies du supplément proposé n° 1 à la classification Canadienne proposée n° 17 des marchandises déposé à la Commission le 9 avril 1924. Ce supplément, comme vous le constaterez, vise uniquement les articles figurant sous l'item libellé "Machinerie et machines". Lorsque la Classification n° 17 a été préparée le tarif proposé par chargements de wagon complet pour toutes les machines désignées dans le présent supplément était un tarif de 5e classe et en référant à la note 3 item 25, page 178, il était permis d'inclure dans le wagon tous les articles désignés à la note 3 au tarif de 5e classe tel que proposé sur la machinerie.
>
> Justement avant de déposer la classification à la Commission le tarif W.C. sur les machines à scier ou travailler le bois, telles que visées à l'item 32, page 189, et à l'item 2, page 190, a été réduit en tarif de 6e classe. Après le dépôt de la classification proposée au bureau de la Com-

mission les fabricants de certaines sortes de machines se sont opposés à l'augmentation des taux de 6e classe en ceux de 5e classe W.C., et à une conférence entre les fabricants et notre comité, tenue à Montréal, les fabricants ont déclaré que tout en acceptant volontiers le principe de l'augmentation du poids minimum par chargement de wagon au sujet de certaines machines ils protestaient énergiquement contre toute augmentation des taux en vigueur W.C. Le comité a finalement consenti à maintenir le tarif actuel de 6e classe W.C. sur les item de machinerie en question. Au cours de cette conférence notre comité a complètement oublié la note 3 de la page 178 de la classification proposée et il n'en a pas été question pendant nos discussions avec les fabricants.

Vu que pratiquement tous les articles désignés dans la note 3 ont été depuis des années portés à la 5e classe et sont désignés séparément comme appartenant à la 5e classe dans la classification proposée, nous constatons que nous sommes dans la nécessité de demander à la Commission de prendre en considération le présent supplément en rapport avec la Classification proposée n° 17.

Vu que c'est dû à une erreur ou à un oubli de la part de notre comité que cette question n'a pas été discutée avec les fabricants de machinerie nous présumons qu'ils ne s'opposeront pas aux changements proposés puisque tout ce qu'ils ont demandé au cours de la conférence a été de maintenir le tarif actuel W.C.

Je vous inclus aussi une copie de la lettre à l'Imprimeur du Roi le priant de publier l'avis dans la *Gazette du Canada* tel que requis par l'article 322 de la Loi des chemins de fer 1919, conformément à l'ordonnance générale de la Commission n° 271 en date du 10 septembre 1919.

Les copies du supplément proposé ainsi que les copies de la lettre à l'Imprimeur du Roi en vue de la publication dudit supplément dans la *Gazette du Canada,* ont été adressées par la malle à tous les intéressés nommés au paragraphe 5 de l'ordonnance générale de la Commission n° 271, (ainsi qu'aux autres intéressés à qui la Commission nous a demandé d'envoyer ces renseignements) avec prière de déposer, le cas échéant, leurs objections à la Commission dans un délai de trente jours.

J'ai aussi envoyé une copie de cette lettre à M. S. B. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens, à Toronto; à M. T. Marshall, chef du service du trafic du Board of Trade, à Toronto; et à M. J. K. Smith, chef du service du trafic du Board of Trade, à Montréal, qui étaient présents à notre conférence avec les fabricants de machines lorsque cette question a été discutée; aussi à M. Geo. Carpenter, de l'Association des manufacturiers canadiens, de Winnipeg; à M. J. H. Hanna, de Calgary, représentant la province d'Alberta; à M. W. S. McClintock, de Vancouver, représentant la province de la Colombie britannique, et aussi à M. Alex. McDonald, représentant de la province de Saskatchewan.

Vu les conditions ci-haut décrites nous espérons que la Commission pourra étudier les changements proposés dans le présent supplément en même temps qu'elle étudiera les autres objections à la Classification proposée n° 17."

Plus tard, la Commission a reçu des représentations à ce sujet dans des lettres venues de la *A. R. Williams Machinery Company, Limited,* de Toronto, en date du 8 octobre; de la *Canadian Laundry Machinery Company, Limited,* de Toronto, en date du 16 octobre; de la *Brown Boggs Company, Limited,* de Hamilton, en date du 21 octobre; et de la *Watrous Engine Works, Limited,* de Brantford, en date du 30 octobre. Ont été déposées à la Commission les copies des réponses envoyées directement par le président Ransom aux manufacturiers ci-haut nommés dans lesquelles il faisait remarquer que l'on ne se proposait pas d'effectuer de changement aux taux courants imposés sur cette classe de ma-

chines et que les mesures relatives aux expéditions mixtes par wagon seraient les mêmes que par le passé. A la suite des lettres d'explication envoyées par le président Ransom aux manufacturiers en question ces derniers n'ont pas fait d'autres représentations à la Commission et ils n'étaient pas directement représentés à l'audition à Ottawa. Cependant, lors des séances à Ottawa, M. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens, a déclaré qu'il ne croyait pas que quelqu'un se présentât devant la Commission au sujet de cette plainte vu que les changements contenus dans le supplément n° 1 à la Classification proposée n° 17 répondaient aux demandes de la *Dodge Manufacturing Company* et qu'il était sous l'impression que les explications données aux autres firmes répondaient à leurs objections.

Bien que les plaintes n'aient pas été officiellement retirées par aucune des firmes intéressées, vu qu'elles n'ont pas fait d'autres représentations à la Commission après la lettre d'explication du président Ransom et qu'elles n'ont pas assisté, bien qu'averties, aux séances, et vu aussi les déclarations de M. Brown, les changements apportés par le supplément n° 1 à la Classification proposée n° 17 peuvent être approuvés sans préjudice des droits de toute partie intéressée à pouvoir soumettre d'autres représentations se rapportant à la question ici en jeu.

XXXVII

COUSSINETS D'EMBALLAGE OU NATTES EN LAINE DE BOIS

Page 205, articles 5 et 6

Plainte de la Box Board Products, Limited, London, Ont.

(Dossier 33365.21)

Les plaignants n'ont pas été représentés à l'audience. Dans leur exposé écrit en date du 7 mai 1924 on s'objectait au changement proposé dans la classification des coussinets ou nattes d'emballage en laine de bois de la 5e classe W.C., poids minimum de 20,000 livres, tel que prévu au présent tarif, à la 3e classe W.C., poids minimum de 12,000 livres, pour la raison que ce changement les empêcherait de mêler aux articles de la 5e classe du tarif par wagons complets les boîtes à œufs et les cases de boîtes à œufs. Les produits des plaignants consistent en cases, cloisons et coussinets en laine de bois pour boîtes à œufs. M. Ransom, de l'Association canadienne de transport, à déclaré que le Comité de classification avait étudié cette plainte et avait consenti à ajouter l'item suivant dans la Classification n° 17:—

	W.C.
Cases et cloisons pour boîtes aux œufs W.D. emballées en caisses ou en faisceaux, chargements mixtes avec coussins ou coussinets en laine de bois W.C., poids minimum, 24,000 livres, sujet au règlement 7....	5

Il a été déclaré que cela aurait pour résultat d'accorder au plaignant le même tarif et le même poids minimum par chargement de wagon non seulement dans l'Est du Canada mais aussi pour tous les endroits à l'ouest de Port-Arthur dont il jouit aujourd'hui, bien que le groupage soit limité présentement aux endroits à l'est de Port-Arthur. La disposition concernant les chargements réguliers de wagons doit être maintenue telle qu'elle a été proposée vu que cela signifie une réduction pour les manufacturiers qui expédient régulièrement par wagons complets. M. Ransom a reconnu que cet arrangement était satisfaisant pour les plaignants. Mais ces derniers n'ont pas confirmé cette déclaration et n'ont pas donné d'avis à la Commission en ce sens; toutefois, on peut considérer l'affaire close et l'item supplémentaire ci-haut proposé peut être approuvé.

XXXVIII

MARCHANDISES DE PLOMBIERS

Page 214, article 56 à la page 217, article 36, inclusivement

Requête de la Amherst Foundry Company, Limited, de Amherst, N.-E., en vue de faire modifier l'item de manière à autoriser les expéditions mixtes par wagons complets aux endroits à l'ouest de Port-Arthur, Ont. (Dossier 19367.6).

Le règlement établi par la classification présente et celle qui est proposée relativement à l'expédition de différents articles en chargements mixtes, wagons complets, veut qu'entre les centres d'expédition à l'est de Port-Arthur et Armstrong, Ont., lorsqu'un certain nombre de différents articles assujettis à un tarif W.C. sont expédiés tout à la fois par un consignateur à un consignataire et devant se rendre à une seule destination en chargement de wagon complet, le tarif applicable en cette circonstance sera le tarif W.C. qui s'applique à l'article de la classe la plus élevée dans le wagon. Entre les points à l'ouest de Port-Arthur et Armstrong, Ont., les deux inclusivement, aussi pour les expéditions des endroits à l'est de ces deux villes mais en destination de Port-Arthur et Armstrong, Ont., ainsi que des endroits à l'ouest, et vice versa, les marchandises ne sont pas acceptées suivant le tarif W.C. à moins qu'elles ne soient classifiées et libellées sous des rubriques distinctes qui sont indiquées dans la classification en lettres majuscules, tel que " Instruments aratoires ", " Epiceries ", " Quincaillerie ", etc. Lorsqu'un certain nombre de différents articles sous une telle rubrique distincte assujettis à un tarif W.C. sont expédiés tout à la fois par un expéditeur à un consignataire à une seule destination dans un wagon complet le tarif W.C. applicable à l'article de la classe la plus élevée dans le wagon sera applicable à tous ces articles.

Ce qui est impliqué ici—la classification des marchandises de plombiers—ce n'est pas la question des taux en eux-mêmes, ni celle des chargements mixtes de wagons entre les points à l'est de Port-Arthur et Armstrong, Ont., mais bien celle des chargements mixtes de wagons en destination de gares à l'ouest de ces villes qui n'est pas autorisée ni en application de la classification n° 16 qui est présentement en vigueur ni tel que proposé dans la classification n° 17, pour la raison que les marchandises de plombiers ne sont pas indiquées en lettres majuscules désignant des titres distincts.

Avant la publication de la Classification canadienne des tarifs de marchandises n° 16 il existait un titre distinct pour les marchandises de plombiers qui autorisait l'expédition de chargements mixtes de l'Est du Canada en destination de l'Ouest du Canada. Cependant, lorsque la Classification n° 16 a été publiée la liste des fournitures de plombiers n'y a pas été comprise sous une rubrique distincte et les divers articles de plomberie ont été depuis cette date désignés selon leur ordre alphabétique dans toute la classification et ne pouvaient pas être expédiés en chargements mixtes suivant le tarif W.C. Par conséquent, le manufacturier ne pouvait pas expédier dans un même wagon disons, par exemple, des baignoires, des éviers, des lavoirs, des cuves, etc., mais il lui fallait expédier régulièrement un chargement complet de chacun de ces articles par wagon pour bénéficier du tarif W.C. sur ces articles. Ce changement de classification a été effectué en vertu d'une certaine prétendue entente entre les représentants de certains fabricants et les voituriers qui a été soumise à l'approbation de la Commission dans le supplément proposé n° 5 à la Classification canadienne des marchandises n° 15. Pendant que ce supplément attendait l'approbation de la Commission, en 1913, il n'a été déposé aucune objection ni aucune représentation à la Commission contre ce qui était proposé et en conséquence le supplément proposé a été approuvé et les changements qui y étaient contenus ont été incorporés dans la Classification canadienne des marchandises n° 16 qui a été alors mise en vigueur.

Cependant, les requérants qui s'adressent maintenant à la Commission n'étaient pas à cette conférence et n'ont pas pris part à l'entente en question. Le Board of Trade de Winnipeg n'a soumis aucune représentation dans le temps; mais plus tard, après la publication de la Classification n° 16, la *J. H. Ashdown Hardware Company, Limited,* une maison qui fait partie du Board of Trade de Winnipeg—écrivit à la Commission, en date du 28 février 1913, pratiquement ce qui suit:

> "Il devrait y exister un tarif pour chargement complet de wagon sur les diverses fournitures de plombiers en fer ouvré émaillé qui appartiennent toutes à une même classe et sont manutentionnées par les soldeurs en plomberie et les maisons d'accessoires. Il a aussi exprimé l'opinion que pour les baignoires et les cuves à lessivage, étant exactement deux produits de même nature, on devrait permettre de les expédier en quantités mixtes dans un même wagon mêlés aux produits de quincaillerie émaillée de diverses classes.

Plus tard, en date du 19 mars, la compagnie a écrit à la Commission pour lui demander de classer leur requête sans s'en occuper davantage. Dans le temps le changement de classification était déjà en vigueur.

En date du 1er avril 1924, la *Amherst Foundry Company, Limited,* écrivait à la Commission comme suit:

> "Depuis quelque temps nous avons cherché à obtenir la permission d'expédier des articles sanitaires en fonte émaillée en wagons mixtes aux gares à l'ouest de Fort-William, mais jusqu'ici la compagnie de chemin de fer n'a pas voulu consentir à nous accorder cette autorisation. Les marchandises que nous énumérons sont toutes des produits de fonte émaillée tels que baignoires, cuves à lessive, éviers, lavoirs, etc., et appartiennent toutes à une même classe de marchandises.
>
> "Nous constatons que plusieurs négociants de l'Ouest qui achètent ces produits ne sont pas en état d'acheter un wagon de chaque article dans la classe de marchandises que l'on vient d'énumérer, vu que cela exige un capital considérable et vu aussi l'espace nécessaire pour l'emmagasinage de ces articles. Plusieurs de ces marchands achèteraient des chargements mixtes de wagon si les marchandises pouvaient être expédiées de cette façon. Vous comprendrez que quelques-uns des soldeurs très importants ne désirent pas que ce privilège soit accordé vu que sous le régime des présents règlements ils peuvent acheter ces différents articles par wagon complet pour chacun et que les soldeurs moins riches sont obligés de s'adresser à eux pour faire leurs achats."
>
> "C'est notre grand désir d'obtenir ce privilège et nous ne voyons pas de raison pourquoi nous ne l'obtiendrions pas. Comme nous l'avons déjà déclaré ces marchandises appartiennent toutes à une même classe et il n'y a pas plus de danger d'avarie en les expédiant en chargement mixtes qu'en wagons remplis d'articles d'une même sorte."

Le président Ranson, de l'Association canadienne de transport a dit que pour ce qui concerne les voituriers ces derniers consentiraient volontiers soit à maintenir la disposition contenue dans la présente classification qui exige que chaque article soit expédié séparément en wagons réguliers, ou soit encore à fournir une rubrique distincte pour les marchandises de plombiers permettant aux requérants de faire l'expédition de leurs marchandises en chargements mixtes. Il déclara que les opinions étaient partagées sur cette question selon les divers fabricants et receveurs. M. Ranson déclara qu'il avait été finalement décidé de laisser les choses au même point vu l'impossibilité de satisfaire en même temps à tous les expéditeurs et de laisser à la Commision le soin de régler la question.

La Commission a décidé que des séances auraient lieu aux divers endroits de l'Ouest du Canada qui avaient formulé des plaintes, c'est-à-dire Edmonton, Regina et Winnipeg, ainsi qu'à Ottawa le 3 décembre, en même temps qu'elle étudierait les autres points en litige relativement à la Classification proposée n° 17. Aux séances d'Edmonton le 19 juin 1924 la Commission n'a été saisie d'aucune représentation en cette matière. A la séance du 7 juillet à Calgary, au cours de laquelle la question de la Classification proposée n° 17 a été soulevée, M. Hanna, secrétaire du Board of Trade de Calgary, en a parlé brièvement se contentant de dire que les dispositions de la nouvelle classification n° 17 leur donnait entièrement satisfaction. Aux séances du 10 juillet 1924 tenues à Regina, la Commission a entendu les représentations formulées par M. Cook, représentant la *Saskatchewan Society of Sanitary Engineers* ainsi que la *Regina Society of Sanitary Engineers*. M. Cook a fait des instances pour que soit acceptée la requête de la *Amherst Foundry Company* afin qu'il soit permis d'expédier les marchandises de plomberie en chargements mixtes, wagons complets, disant qu'il présentait lui-même cette requête au nom des plombiers de toute la province dont il était le représentant. Il a été allégué que ce n'était que les soldeurs les plus importants ou les plus grosses succursales des fabricants de l'Est qui sont en mesure de manutentionnner ces marchandises en wagons régulièrement chargés d'une seule sorte des articles en question, le résultat étant que les soldeurs moins prospères, ou les plombiers, sont obligés de faire leurs achats de certains soldeurs plus puissants et la suggestion a été faite que cette situation n'était pas au bénéfice du consommateur en dernier ressort. Il a été démontré que la classification contenait déjà un grand nombre de rubriques distinctes ou de listes de commerce et relativement à la construction d'édifices on trouve les titres distincts suivants qui autorisent les chargements mixtes par wagon:

Articles en amiante;
Pièces de chaudières, fer et acier;
Briques;
Pièces forgées pour la construction;
Bois de construction;
Appareils et accessoires électriques;
Meubles;
Vitre;
Quincaillerie;
Moulures;
Peintures et vernis et matériaux pour peinture et vernis;
Accessoires de magasins ou bureaux.

M. Cook a insisté vivement sur le fait qu'il était déraisonnable et que c'était une discrimination injuste que des listes mixtes comme celle que l'on vient d'énumérer puissent exister quand on refusait aux plombiers le privilège des chargements mixtes. Il déclara que la liste des marchandises de plomberie dans la classification comprenait cinquante-cinq articles et que ce n'était pas raisonnable de présumer que chacun de ces articles pouvait en toutes circonstances former un chargement complet de wagon.

A la séance de Winnipeg, le 14 juillet 1924, on a entendu M. Agnew, représentant la *Crane Company*, et M. Maluish, de la *Ashdown Hardware Company*. M. Agnew s'objecta à tout changement aux présentes dispositions de la classification exprimant le désir que serait maintenu le principe des chargements réguliers de wagons pour une seule classe d'articles plutôt que celui des chargements mixtes. Il déclara que leur objection principale était la susceptibilité des avaries en cours de route lorsque diverses sortes de marchandises de plomberie étaient expédiées en chargements mixtes. Cependant il n'a pas été soumis de preuve au dossier indiquant un état comparatif des réclamations en dommages pour la période pendant laquelle les chargements mixtes étaient permis

en comparaison avec le nombre de ces réclamations quand seuls les chargements réguliers d'une seule sorte de marchandises par wagon étaient autorisés. Il a mentionné que les articles de plomberie sont l'objet d'un emballage des plus soigneux et a donné comme exemple une description à la page 5309 de la méthode d'emballage pour une baignoire. Les requérants prétendent qu'il n'y a pas plus de danger d'avarie en expédiant les marchandises de plomberie dans des wagons mixtes que dans des wagons chargés d'une seule sorte de marchandise. Il n'y a pas au dossier de déclaration venant des représentants des voituriers à l'effet que cette question de dommages éventuels accompagnant l'une ou l'autre méthode de chargement, soit d'expéditions mixtes, soit d'expéditions d'une seule sorte de marchandises, les ait influencés à un degré quelconque en rédigeant les dispositions de la classification qui visent le groupage des marchandises expédiées. Avant d'envisager sérieusement cette prétention de M. Agnew il me semble que la Commission devra nécessairement être renseignée d'une façon bien plus concluante qu'elle ne saurait l'être avec les données générales qui lui ont été soumises mais sans être appuyées des statistiques voulues pour confirmer cette opinion. Outre cet aspect de la question l'exposé de M. Agnew n'a été simplement qu'une défense des méthodes actuellement suivies qui consistent à effectuer les transactions de ce commerce particulier par l'entremise des soldeurs. M. Maluish n'a ajouté rien d'autre qu'il approuvait les arguments présentés par M. Agnew.

A l'audition d'Ottawa personne ne s'est présenté pour s'opposer à la requête de la *Amherst Foundry Company* demandant le privilège des chargements mixtes malgré le fait que les fabricants intéressés ont eu amplement le temps voulu pour formuler leurs représentations au sujet de cette requête si tel eût été leur désir.

C'est mon opinion que le titre des marchandises de plomberie à l'item 56, page 214, et le même titre où il parait jusqu'à la page 217 inclusivement devrait être changé en rubrique distincte de manière à faire de toutes les marchandises de plomberie une liste de commerce et autoriser l'expédition de wagons à chargements mixtes conformément aux dispositions du règlement 10 de la classification.

XXXIX

TAPIS EN CAOUTCHOUC

Page 227, article 20

Requête de la Rubber Association of Canada, par M. A. B. Hannay, gérant et secrétaire.

(dossier 3365.27)

Dans un télégramme en date du 8 mai 1924, la *Rubber Association of Canada* demande que les articles comprenant les tapis en caoutchouc soient portés à la 3e classe dans la Classification proposée n° 17, comme l'est le linoléum qui est, disent-ils, un article de concurrence; demandant aussi l'autorisation de se présenter devant la Commission à l'appui de cette requête. Dans une lettre en date du 8 mai, faisant suite au télégramme, M. Hannay protesta contre le tarif de 2e classe C.F. et de 4e classe W.C. dans le Classification proposée n° 17 pour les carpettes, tapis et couverture de plancher en caoutchouc, et demandant l'application d'un tarif de 3e classe C.F. et 5e classe W.C.; disant aussi qu'il désirait obtenir l'autorisation de se présenter devant la Commission à l'appui de ladite requête "pour la raison que ces articles entrent en concurrence avec le linoléum et la toile cirée à plancher qui bénéficient d'un tarif de 3e et 5e classes."

Actuellement dans la Classification n° 16 le linoléum et la toile cirée sont sujets au tarif de 1re classe C.F. lorsqu'ils ont 13 pieds de longueur ou plus, et de 3e classe au-dessous de 13 pieds; le tarif W.C. pour les deux est le même, c'est-à-dire de 5e classe. Les tapis en caoutchouc sont frappés d'un tarif de 2e classe C.F. et de 4e classe W.C., comme les carpettes de caoutchouc.

La Classification n° 17 projetée stipule que le linoléum et la toile cirée à plancher, ainsi que le bois à parquet et les tapis de liège seront considérés comme matières de troisième classe, par chargement fractionné, et de cinquième classe, par chargement complet. Les tapis N.A.N.M. (non autrement nommément mentionnés) sont atteints par le tarif de première classe, par chargement fractionné, et par le tarif de troisième classe, par chargement complet. Les nattes faites de fibre, d'herbe ou de paille tombent dans la première classe, par chargement fractionné, et dans la quatrième classe, par chargement complet; les paillassons et les tapis en caoutchouc, dans la deuxième classe par chargement fractionné, et dans la quatrième classe, par chargement complet.

A la séance tenue à Ottawa, le 4 décembre, M. Hanlay modifia sa requête en retirant la demande de réduction du tarif projeté pour les nattes en caoutchouc, la requête se trouvant ainsi confinée aux tapis en caoutchouc. Il déclare (page 9735):—

> "Tous nos arguments en faveur de ces tarifs s'appuyent sur la concurrence avec le linoléum."

On constatera que tout l'argument, comme il est plus haut exposé et comme la chose s'est révélée au cours des procédures, repose uniquement sur le fait que le tapis de caoutchouc doit être sujet au même tarif que le linoléum parce que ces deux articles se font concurrence.

Les raisons alléguées à l'appui de la requête étaient que le tapis de caoutchouc fait concurrence au linoléum, qu'il en a l'apparence, que le prix est à peu près le même, qu'il est d'un poids plus lourd et que dans le pays on en fait le même usage. M. Hannay signale que le tapis de caoutchouc est un article relativement nouveau sur le marché, mais qu'il prend beaucoup de vogue, étant employé dans les hôpitaux, les allées des églises, les navires, les cinémas, les édifices de la Y.M.C.A. et les bureaux du gouvernement et autres, où, à défaut de ce dernier article, on emploierait le linoléum.

Les conditions de vente de ces deux articles sont actuellement différentes, le tapis de caoutchouc étant vendu directement à l'entrepreneur alors que le linoléum se vend généralement par l'entremise des marchands. Jusqu'à présent, on n'a presque jamais employé le tapis de caoutchouc dans les habitations; en réalité, il n'y a pas de concurrence entre le tapis de caoutchouc et le linoléum pour l'usage domestique et si les marchands gardent en magasin un approvisionnement de linoléum ils ne s'approvisionnent pas de tapis de caoutchouc.

Quant à la qualité et au poids de la toile cirée ou du linoléum d'une part, et du tapis de caoutchouc, de l'autre, il y a un écart notable. Une déclaration préparée par la *Dominion Oilcloth & Linoleum Company,* de Montréal, et déposée par le président Ramson, de l'Association canadienne de transport, démontre que le prix et le poids moyens de la toile cirée à plancher sont de 33⅓ cents la verge carrée et de 2.8 livres, respectivement. Les chiffres, quant au linoléum, basés sur le poids et la qualité, démontrent, pour le poids, une marge de 3¾ livres la verge carrée pour le linoléum de qualité inférieure, à 14½ livres la verge carrée pour le linoléum dit "battleship" et pour la qualité, de 54½ cents à $1.80 la verge carrée, respectivement. D'après les données, la valeur du tapis de caoutchouc varie de $2.50 à $7 la verge carrée et le poids varie de 12 à 24 livres la verge carrée. Quant à ces marchandises (et la même remarque s'applique à plusieurs autres marchandises visées par la classification), sujettes à une disparité si prononcée dans le poids et la qualité, il est évidemment difficile de faire, pour le linoléum, un calcul qui ne serait pas contesté; on peut dire la même chose du tapis de caoutchouc. M. Hannay présenta un tableau établissant une comparaison des prix et du poids entre le tapis de caoutchouc et le linoléum de même épaisseur. Voici ce tableau:—

VALEUR À LA LIVRE DU TAPIS DE CAOUTCHOUC ET DU LINOLÉUM DE MÊME ÉPAISSEUR

TAPIS DE CAOUTCHOUC

Épaisseur	Prix courant	Prix net	Poids la verge carrée	Valeur, la livre
	Verge carrée	Verge carrée	Livres	
1/8"	$2·50 moins 10%—10%	$2·025	12	16¾c
3/16"	$3·00 moins 10%—10%	$2·43	18	13½c
1/4"	$4·00 moins 10%—10%	$3·24	24	13½c

LINOLÉUM

1/8"	$1·30 moins 10—7½—2½	$1·05	7	15c
3/16"	$1·65 moins 10—7½—2½	$1·34	8⅔	16c
1/4"	$2·05 moins 10—7½—2½	$1·66	11⅓	14¾c

Au sujet du linoléum de ⅛ de pouce, il semble y avoir une erreur dans les chiffres précités et le poids de 7 livres la verge carrée devrait être de 5⅜ livres et le prix la livre devrait être de 18¾ cents au lieu de 15 cents.

Le tapis de caoutchouc et le linoléum se vendent tous deux à tant la verge carrée, de sorte que l'on peut constater qu'il en coûte presque deux fois autant pour couvrir un plancher avec du caoutchouc que si l'on employait du linoléum de même épaisseur. Calculé à la livre le prix du linoléum est un peu plus élevé, mais calculé au pied cube le prix du caoutchouc est presque le double de celui du linoléum. Pour donner un exemple de la différence entre les prix des deux tapis, prenons le matériel d'un quart de pouce d'épaisseur. Pour couvrir les planchers d'un bâtiment de 3,000 verges carrées avec du caoutchouc à $3.24 la verge carrée, il en coûterait $9,720. L'emploi du linoléum de ¼ de pouce à $1.66 la verge carrée coûterait $4,980, de sorte que le caoutchouc coûte $4,740 de plus que le linoléum. En d'autres termes, 6,000 verges carrées de linoléum de ¼ de pouce d'épaisseur ne coûterait que $240 de plus que 3,000 verges carrées de tapis de caoutchouc. Si on expédiait de Montréal à Winnipeg du tapis de caoutchouc pour couvrir un parquet de 3,000 verges carrées, la différence entre le tarif projeté et le tarif actuel serait de $176.40, soit moins de 4 p. 100 de $4,740, différence entre le prix des deux sortes de tapis.

La *Dominion Oilcloth and Linoleum Company* était représentée par M. Sheppard, qui déclara que le fabricant de linoléum ne croit pas que le tapis de caoutchouc fasse concurrence au linoléum. Il prétendit que la parité des taux de transport n'influerait pas sur la prétendue concurrence entre les deux articles; il opina, de plus, qu'il n'était pas intéressé dans les taux de transport du tapis de caoutchouc et il allégua que même si ces taux étaient plus bas que ceux du linoléum, cela n'affecterait pas le fabricant de ce dernier article. M. Sheppard déclara que la raison de sa présence devant la Commission était de demander qu'on ne fasse aucun changement dans la disposition projetée pour le transport du linoléum, disposition qui maintient virtuellement le même tarif que par le passé. Il ne voulait pas que le tarif du linoléum fut élevé au niveau du tarif

projeté pour le tapis de caoutchouc, non à cause de la concurrence entre ces deux articles, mais en raison de la vive concurrence entre le linoléum canadien et le même produit importé d'Angleterre. On fait remarquer qu'il existe en Angleterre de très grandes fabriques soutenues par d'énormes capitaux et où le prix de la main-d'œuvre est très bas, et que le fabricant anglais accorde à l'acheteur canadien une allocation presque suffisante pour couvrir les frais de transport, ce qui place le fabricant canadien dans une situation très désavantageuse; en conséquence, le manufacturier canadien ne pourrait faire face à l'augmentation projetée du tarif antérieurement en vigueur sur le linoléum.

La conclusion que je crois être passablement établie c'est qu'il n'existe presque pas de concurrence entre le tapis de caoutchouc et le linoléum à l'heure actuelle, pour l'usage domestique. Quant à l'emploi de ces articles dans les bureaux, les édifices publics, etc., le prix du tapis de caoutchouc à la verge (unité de vente) étant presque le double du prix du linoléum, si l'entrepreneur n'a pas les mains liées par des motifs d'économie il peut employer le tapis de caoutchouc, mais s'il est nécessaire de pratiquer l'économie on employera probablement le linoléum.

Les requérants ont appuyé leur requête uniquement sur la concurrence avec le linoléum; c'est le seul argument que l'on a exposé. A ce point de vue, ils n'ont pas, à mon avis, démontré l'existence d'une concurrence suffisante prouvant l'injustice d'une différence de tarifs; ils n'ont pas prouvé que le remaniement demandé aurait une influence appréciable sur la prétendue concurrence. Par conséquent, s'appuyant sur les arguments avancés, la Commission ne serait pas justifiable d'ordonner la revision demandée, et la requête est rejetée.

XL

TARIF SUR LES BIDONS VIDES (N.A.N.M.) PAR WAGON COMPLET

Page 234, articles 2, 4 et 6

Plainte de la Dominion Canners, Ltd., Hamilton, Ont., et de la Quality Canners of Canada, Ltd., Windsor, Ont.

(Dossier n° 33365.6)

Dans le projet de classification n° 17, les boîtes en fer-blanc vides pour le beurre ou le saindoux; l'huile; l'huile dans des boîtes protégées; ainsi que les boîtes en fer-blanc vides, N.A.N.M. (non autrement nommément mentionnées), lorsque expédiées libres en chargement complet, tombent dans la 5e classe, poids minimum du chargement, 17,000 livres, tandis que présentement dans la Classification n° 16, ces boîtes expédiées dans les mêmes conditions tombent dans la 6e classe, poids minimum du wagon complet, 18,000. Quand ces boîtes sont expédiées dans des caisses, par wagons complets, la Classification actuelle et le projet n° 17 les placent dans la 5e classe.

Les plaignants dans la présente cause sont la *Dominion Canners, Limited,* de Hamilton, et la *Quality Canners of Canada, Limited,* de Windsor, Ontario, qui s'opposent à la disposition projetée pour les boîtes libres, N.A.N.M., expédiées en wagons complets, boîtes dont il est fait mention aux articles 2, 4 et 6, page 234. Des plaintes furent aussi soumises à la Commission par les Boards of Trade associés de la Colombie-Britannique, la *Broder Canning Company,* de New-Westminster, C.-B., la *Donald Jam Company,* de Vancouver, et M. R. O'Leary, de Richibuctou, N.-B. Dans une lettre du 21 juin 1924, les Boards of Trade associés de la Colombie-Britannique retirèrent leur plainte, et lors de l'audition, M. Ramson, de la *Canadian Freight Association,* déclara que, après consultation avec les compagnies de conserve de la Colombie-Britannique, on en était venu à un arrangement satisfaisant.

M. Ramson déclara, en outre, que la plainte formulée par M. O'Leary, de Richibuctou, N.-B., au sujet des boîtes en fer-blanc employées pour les conserves de homard, avait été réglée à la satisfaction du plaignant par l'établissement d'un tarif basé sur la 6e classe, poids minimum de chargement 20,000 livres. On peut mettre de 21,000 à 22,000 livres de ces boîtes à homard dans un wagon, chargement notablement plus lourd qu'aucun chargement de boîtes employés pour les conserves de fruits ou de légumes.

Il ne reste à examiner que les plaintes de la *Dominion Canners* et de la *Quality Canners of Canada.* M. Ramson déclara que le Comité de classification s'était abouché avec les fabricants canadiens de conserve et avait donné satisfaction à tous sauf les deux plaignants précités. Les raisons avancées par M. Ramson à l'appui du remaniement du tarif par wagon complet applicable aux boîtes libres sont basées sur les motifs qui suivent:

1. A l'origine les boîtes libres tombaient dans la 6e classe, par wagons complets, afin qu'elles fussent exclues des classes de marchandises que le voiturier devait manutenter, vu que ces derniers voulaient éviter la manutention des boîtes libres. La revision de la classification modifie cette situation, car le règlement n° 13, article 3, stipule que, à moins qu'il ne soit décrété autrement, les propriétaires sont requis de charger et de décharger les wagons quand il s'agit de marchandises qui bénéficient du tarif applicable aux chargements complets. Antérieurement, le règlement n° 12 de la Classification n° 16 décrétait que seules les marchandises des 6e, 7e, 8e, 9e et 10e classes devaient être chargées et déchargées par les propriétaires.

2. La matière première servant à la fabrication des boîtes tombe dans la 5e classe, par wagons complets, et le chargement minimum d'un wagon doit être de 36,000 livres. C'est un principe reconnu que l'article ouvré ne doit pas tomber dans une classe inférieure à celle de la matière première dont il est fabriqué.

3. La revision proposée place les boîtes de fer-blanc transportées par wagon complet dans la même catégorie, qu'elles soient expédiées libres ou dans des caisses, et permettre le transport en vrac à un taux plus bas que si l'expédition se faisait dans des caisses, serait une injustice, et on ne saurait remédier à la situation en appliquant le tarif de 6e classe aux boîtes transportées en caisses, car, pour être logique, il faudrait apporter la même réduction au tarif existant depuis longtemps et jugé raisonnable, tarif s'appliquant à plusieurs autres articles de ferblanterie. C'était là à peu près le seul article pour lequel la classification prescrivait un tarif plus élevé pour l'expédition dans un bon récipient (une caisse) que pour le même article expédié libre dans le wagon.

4. Les voituriers ont constaté que quand il est nécessaire de décharger une partie du contenu d'un wagon pour y faire des réparations ou quand il est nécessaire de le décharger complètement, il est virtuellement impossible de décharger des boîtes libres sans les avarier. Ces boîtes étant expédiées ouvertes, si le bord est seulement légèrement endommagé on ne peut les fermer convenablement avec la machine et elles représentent une perte totale que le voiturier est obligé d'assumer. Expédiées dans des caisses, les boîtes ne courraient pas le même risque d'être endommagées par la manutention en cours de route.

M. Ramson déposa la pièce suivante, démontrant la différence dans les frais de transport pour les expéditions partant de Niagara-Falls, Ont., ville manufacturière de boîtes. Il signala que, bien que la pièce mentionnât deux villes de l'Ouest, d'après les renseignements qu'il avait recueillis, on n'expédiait pas de boîtes de l'Est dans l'Ouest canadien.

BOÎTES DE FER-BLANC., WAGON COMPLET, EXPÉDIÉES DE NIAGARA FALLS, ONT.

À	Recette par wagon		Différence
	5e classe, poids min. 17,000 liv.	6e classe, poids min. 18,000 liv.	
Windsor, Ont	$58 65	$54 90	$3 75
London, Ont	49 30	45 00	4 30
Woodstock, Ont	46 75	45 00	1 75
Hamilton, Ont	33 15	32 40	75
St. Catharines, Ont	20 40	20 70	30
Toronto, Ont	42 50	43 20	70
Peterboro, Ont	58 65	54 90	3 75
Montreal, Que	77 35	74 70	2 65
Moncton, N.B	104 55	104 40	15
St-Jean, N.-B	104 55	104 40	15
Port-Arthur, Ont	134 30	119 70	15 60
Winnipeg, Man	193 80	181 80	12 00

Si l'on omet Port-Arthur et Winnipeg l'augmentation moyenne est de $1·82 par wagon.

La maison *Quality Canners of Canada* n'avait pas de représentant à l'audition. M. Caldwell, représentant de la *Dominion Canners, Limited,* présenta un état exposant les raisons de son opposition à la revision en ce qu'elle vise les articles 2, 4 et 6, page 234, boîtes vides (N.A. N.M.). Il n'y a pas d'objection au dossier au sujet des autres boîtes déjà décrites, auxquelles le même tarif s'applique.

M. Caldwell mentionna que le tarif actuel avait été décrété par l'ordonnance n° 13850 de la Commission, du 2 juin 1911. L'examen du dossier s'y rapportant révèle que, à cette époque, les voituriers proposèrent le tarif de 4e classe pour le transport des boîtes libres, par wagons complets d'un poids minimum de 16,000, soit un tarif d'une classe inférieure à celui qui est maintenant proposé. On avait aussi proposé à l'époque que le chargement serait effectué par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire. En d'autres termes, alors que les boîtes devaient être transférées d'une classe transportée en wagon complet et non manutentionnée à une des classes de marchandises par le voiturier, le voiturier ne devait pas les manutentionner, en vertu de la disposition mentionnée. Cela constituait une anomalie en ce que la classification décrétait la non-manutention de marchandises appartenant à une classe supposée être manutentée, et cet aspect de la question fut dûment examiné à l'époque par la Commission. En raison de la modification de cette règle, modification déjà soulignée, la situation est maintenant toute différente de celle dont fut alors saisie la Commission. A cette époque, la Commission jugea convenable le tarif de 5e classe pour les boîtes transportées en caisses par chargement complet, le tarif étant le même que celui qui s'appliquait aux autres articles de ferblanterie.

M. Caldwell déclara que la principale grandeur de boîtes qu'employait sa compagnie était des numéros 2, dont le poids moyen est d'environ 16,400 livres par wagon; des numéros 2½, dont le poids moyen est de 14,400 livres; et des numéros 10, dont le poids moyen est de 9,835 livres. Le poids moyen des trois grandeurs de boîtes est d'environ 14,000 livres, de sorte que le poids minimum de chargement proposé, malgré qu'il constitue une réduction du poids minimum actuel, est en excédent du chargement moyen. Cela, on le constatera, n'est pas une condition extraordinaire, mais plutôt une condition générale du chargement minimum prévu dans la classification pour les marchandises légères et encombrantes, le poids minimum, de même que le tarif, étant pris tous deux en considération dans l'établissement de ce qui est considéré une classification raisonnable.

Quant à l'à-propos de la disposition proposée au sujet des boîtes libres transportées en wagon complet, au point de vue des facteurs déterminants. M.

Caldwell n'a pas avancé d'argument et la requête de la *Quality Canners of Canada* n'en contenait pas non plus.

Ayant examiné les dispositions se rapportant aux articles en feuilles métalliques, je suis d'avis que le tarif de la 5e classe pour les boîtes libres transportées en wagon complet, ce qui met les boîtes libres sur le même pied que les boîtes en caisses, sur le même pied que les autres boîtes non visées dans la plainte soumise et sur un pied d'égalité avec les autres articles fabriqués de feuilles métalliques qui, au point de vue de tarif, tombent dans la même classe, je suis d'avis, dis-je, que ce tarif est raisonnable et devrait être approuvé.

XLI

CAPSULES, BOUTEILLES—FER, ACIER OU FER-BLANC ET LIÈGE COMBINÉS

Page 234, articles 12 et 13

Plainte formulée par la Crown Cork and Seal Company, Toronto

(dossier 33365.2)

Ces articles tombent maintenant dans la classe 2, chargement fractionné, et classe 5, chargement complet; mais ils ne sont compris dans aucune liste de commerce ou sous aucune rubrique particulière et, conséquemment, on ne peut les expédier par chargement mixte d'endroits situés à l'est de Port-Arthur à des endroits à l'ouest.

On propose maintenant que ces capsules soient classées avec les articles fabriqués de feuilles métalliques, ce qui permettrait le groupage dans le territoire mentionné.

Les plaignants déclarent qu'ils fabriquent ces capsules en grande quantité. Toutefois, ils ne fabriquent pas d'autres articles en feuille métallique, et, ne pouvant grouper les marchandises dans le territoire en jeu, il leur faut, pour les expéditions en chargement fractionné, payer le tarif pour chargement fractionné. Ils prétendent que la mesure projetée les placerait dans une situation désavantageuse vis-à-vis de leurs concurrents qui fabriquent d'autres articles de feuille métallique.

Les plaignants déclarèrent qu'ils font la plupart de leurs expéditions dans l'Ouest en quantité moindre qu'un wagon complet; ils expédient par wagon complet à leur succursale de Winnipeg, bien que environ 50 p. 100 des expéditions à cette succursale se fassent par chargement fractionné. Parfois on envoie des chargements complets à des endroits à l'ouest de Winnipeg.

La *Canadian Crown Cork Company*, de Montréal; la *Dominion Crown Cork Company*, de Toronto, et la *McDonald Manufacturing Company* et la *Sheet Metal Products*, de Toronto, insistèrent sur l'arrangement projeté. Toutes ces compagnies étaient intéressées dans la clause stipulant le groupage et elles insistèrent sur ces avantages.

Les voituriers déclarèrent ne pas se préoccuper de l'arrangement que l'on adopterait; il s'agissait de concilier les intérêts du commerce et on en laissa le règlement à la Commission.

Dans le règlement de cette question et dans l'adoption des décisions subséquentes de la Commission, cette dernière doit tenir suffisamment compte des effets à produire sur le commerce des fabricants. En donnant satisfaction aux réclamants on mettrait tous les manufacturiers sur un pied d'égalité, c'est-à-dire si les consignations ne constituent pas un chargement complet de wagon le tarif des chargements fractionnés s'appliquera et si les expéditions se font par wagon complet le tarif des chargements complets prévaudra. La disposition proposée maintiendrait la situation présentement faite aux plaignants, mais les autres compagnies, en raison de la faculté qu'elles ont d'expédier leur marchandise avec d'autres articles fabriqués de feuille métaillique, pourraient jouir du tarif des

chargements complets pour l'expédition de chargements fractionnés au détriment des plaignants qui ne fabriquent pas d'autres articles. Dans le jugement rendu par la Commission relativement à la requête de la compagnie H. E. Ledoux, de Winnipeg, la Commission déclara:—

> "Il faut tenir compte de l'effet que produirait l'octroi du privilège demandé sur le commerce des autres manufacturiers. Les autres fabricants, qui ne font pas le commerce de la même façon, seraient placés dans une position désavantageuse par la préférence que ledit tarif accorderait aux requérants." 12 C.C.C. 3.

En outre, quant à la *Canadian Consolidated Rubber Company, Limited,* de Montréal, et autre, relativement à la classification des marchandises de caoutchouc, la question en jeu est le désir des requérants de faire insérer dans la Classification canadienne un tarif sur les bottines, les souliers et les bas de caoutchouc, de sorte qu'il leur serait permis de grouper ces articles avec d'autres marchandises de caoutchouc pour former des chargements complets. Dans son jugement la Commission déclare:

> "Il s'agit donc de déterminer si les requérants doivent bénéficier ou non du privilège de grouper les marchandises. Les bottines et souliers de caoutchouc font concurrence avec les bottines et souliers de cuir ou de feutre dans les autres parties du pays. Présentement les fabricants de bottines et de souliers, quel que soit le matériel employé, jouissent du même traitement quant au tarif des chemins de fer. En vertu du tarif à prix ferme mentionné ils peuvent expédier leurs produits par chargement complet comme articles de troisième classe. Les fabricants de chaussures de cuir ou de feutre n'ont pas le privilège de grouper ces marchandises avec d'autres articles de cuir ou de feutre. On peut dire qu'on accorderait une préférence injuste aux requérants si on se rendait à leur requête; ils pourraient faire concurrence avec les fabricants de chaussures de cuir et de feutre en bénéficiant de l'avantage du tarif applicable au chargement complet, alors que le chargement ne contiendrait qu'une faible partie de chaussures de caoutchouc." Jugements et Ordonnances de la Commission, Vol. VIII, p. 36.

On peut aussi signaler que la position prise par la *Interstate Commerce Commission* est à peu près semblable. Par exemple, dans l'affaire de la *Paper Mills company* contre la *Pennsylvania Railroad* et autre, 12 C.C.E. 438, on décida de la question du tarif sur les sacs de papier et le papier d'emballage expédiés en chargement complet. Le résumé de l'affaire c'est que les plaignants à Baltimore, Md., et deux maisons à Atlanta, Gie., les seules maisons faisant affaire dans le territoire où la classification méridionnale est en vigueur, expédient des sacs de papier et du papier d'emballage. Les compagnies de chemins de fer défenderesses refusèrent d'appliquer le tarif des chargements complets aux chargements mixtes de sacs de papier et de papier et de papier d'emballage expédiés dans le territoire où s'applique la classification méridionale, malgré que, pour les expéditions transportées dans les limites de l'état de Georgie, la commission des chemins de fer dudit état demandât aux défendeurs de présenter ladite requête. L'effet fut de placer les marchands de l'extérieur dans une position désavantageuse. Une ordonnance décrétant l'application du tarif des chargements complets aux chargements mixtes des articles en question aurait été à l'avantage des plaignants, mais plusieurs autres marchands trafiquant dans un seul de ces articles en auraient subi un désavantage, puisque alors ils auraient encore eu à payer le tarif des chargements fractionnés, leurs concurrents qui trafiquent dans les deux articles pourraient, en expédiant en chargement mixte, bénéficier du tarif des chargements complets sur les chargements fractionnés. La *Interstate Commerce Commission* soutint que le refus d'appliquer le tarif des

chargements complets aux chargements mixtes de sacs de papier et de papier d'emballage ne constituerait pas une injustice ou un désavantage pour les plaignants.

A mon avis, la disposition concernant ces capsules devrait être éliminée de la liste des articles en feuille métallique, à la page 234 de la classification projetée n° 17, et transportée à la page 68 où elles paraîtront suivant leur ordre alphabétique. Ceci entraînerait le transfert de ces articles seulement et non des autres articles déjà mentionnés, à savoir, les couvercles de boîtes.

XLII

Il reste encore à étudier la note n° 2 à la page 211, sous la rubrique "pétrole et produits du pétrole". Cette note est ainsi libellée:

> Note n° 2: Le pétrole et les produits du pétrole, autres que l'huile combustible et l'huile d'arrosage, dans des wagons réservoirs, seront acceptés pour le transport seulement lorsqu'ils seront destinés à des individus qui en prennent livraison sur des rameaux particuliers ou lorsque destinés à des individus qui en prennent livraison sur les voies d'évitement munies d'installations pour le transvasement de l'huile des wagons-réservoirs dans des réservoirs d'emmagasinage permanents.

Il a été fait une enquête spéciale sur le sujet relativement aux conditions existant dans les différentes parties du pays, et la question fera l'objet d'une décision distincte.

LE COMMISSAIRE OLIVER:

RÈGLE CONCERNANT LE GROUPAGE

Le règlement concernant le groupage restreint les droits de l'expéditeur quant aux catégories de marchandises dont l'on peut charger un wagon à un certain tarif.

Il faut tenir compte du fait que c'est une règle acceptée et nécessaire dans l'exploitation ferroviaire, que la valeur aussi bien que le poids et le volume des marchandises sont des facteurs déterminants de la taxe de transport.

Quoique les frais de transport d'un wagon de charbon ou d'épicerie, du même poids, soient à peu près les mêmes, il est d'usage pour les chemins de fer d'exiger une taxe notablement différente.

Ces différences de tarifs exigés des expéditeurs pour un service identique, qui occasionne les mêmes dépenses aux compagnies de chemins de fer, constituent ce que l'on appelle la Classification des marchandises.

La justification de cette différence des frais de transport pour différentes marchandises, établie par la Classification des marchandises, réside dans le fait qu'il est nécessaire, pour que les compagnies de chemins de fer réalisent une recette suffisante pour couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt sur la mise de fonds, d'établir une différence dans les tarifs basée sur la différence dans la valeur des marchandises aux endroits de livraison. La raison de cette manière d'agir c'est qu'un tarif élevé sur une marchandise de basse valeur entrave le trafic de cette dernière, de sorte que:

Premièrement, le chemin de fer n'en retirerait pas de revenu, et

Secondement, le fait de ne pas transporter ces marchandises aux endroits où on en a besoin paralyserait l'industrie au détriment du commerce en général et, conséquemment, du chemin de fer. D'autre part, sans l'imposition de tarifs comparativement élevés sur certaines marchandises, le chemin de fer ne pourrait réaliser une recette suffisante pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt sur la mise de fonds et, conséquemment, ne pourrait continuer de donner le service nécessaire.

Les tarifs classifiés sont numérotés de un à dix. La classification des marchandises à l'étude répartit les marchandises dans l'une ou l'autre des diverses classes auxquelles les tarifs s'appliquent. Par exemple, par chargements complets seulement, les nouveautés et les chaussures tombent dans la première classe; le beurre dans la troisième classe; le fromage dans la quatrième classe; un grand nombre mais non tous les produits de l'épicerie et de la quincaillerie tombent dans la cinquième classe; les instruments aratoires dans la sixième classe; l'asphalte, dans la septième classe; le grain et les produits du grain, dans la huitième classe; le bétail, dans la neuvième; le bois et le charbon, le sel, etc., dans la dixième; toutes les marchandises expédiées par chargement fractionné tombent dans les classes un, deux ou trois; les articles des septième, huitième, neuvième et dixième classes sont en grande partie transportés à un taux à prix ferme, plus bas que le tarif de classe.

Le règlement concernant le groupage ne s'applique pas, sauf pour les chargements complets.

Pour les marchandises expédiées d'endroits situés à l'est de Fort-William à des endroits à l'ouest de cette ville, la classification actuelle des marchandises contient une disposition arbitraire autorisant le groupage, dans les limites des classes respectives, de certaines marchandises de même nature, avec la stipulation que les articles compris dans un groupe ne feront pas partie d'un chargement composé d'articles d'un autre groupe, bien que les marchandises soient de la même classe et soumises au même tarif.

Cette disposition qui refuse aux expéditeurs le tarif de la classe afférent à toutes les marchandises dans le wagon, parce qu'elles font partie de groupes divers, ne s'applique pas d'un endroit à l'autre de l'Est canadien ou des Etats-Unis.

On a présenté une requête à la Commission au nom des marchands détaillants des provinces des Prairies demandant l'application dans l'Ouest du règlement concernant les chargements mixtes qui est en vigueur dans l'Est. Les grossistes de l'Ouest s'opposèrent à cette requête prétendant qu'ils avaient établi leur commerce de gros dans les conditions alors existantes, conditions qui prohibaient le groupage des marchandises de différents groupes appartenant à la même classe.

Il me semble que les intérêts en jeu sont moins ceux des détaillants ou des grossistes de l'Ouest que ceux du public consommateur. Je suis, en outre, d'avis que moins l'on restreindra le transfert des marchandises du manufacturier ou importateur au consommateur, plus l'on sauvegardera les intérêts de tous et du pays en général.

Le droit des manufacturiers ou grossistes de l'Est d'expédier au détaillant de l'Ouest à un tarif de classe quelconque toute marchandise de cette classe dans un même wagon me semble inhérent au principe de classification. Aucune raison n'a été avancée, suffisamment probante, à mon avis, pour nous porter à conclure que ce qui est bien ou expédient au sujet du transport entre l'Est du Canada et l'Ouest des Etats-Unis, serait mal ou innopportun dans le cas de l'Ouest canadien.

Le fait qu'un état de choses injuste pour le grossiste de l'Est et le détaillant de l'Ouest existe présentement n'est pas, à mon avis, une raison suffisante pour maintenir cette situation. Je suis, par conséquent, d'avis que l'on devrait permettre le groupage de toutes les marchandises de la même classe dans les wagons en destination de l'Ouest.

RÈGLEMENT 7

Quant au règlement 7, je partage l'opinion du commissaire en chef adjoint, opinion exposée au bas de la page 24 du texte de son jugement.

RÈGLEMENT 13

J'approuve les conclusions formulées par le commissaire en chef adjoint au sujet de ce règlement dans le texte de son jugement (pp. 25-26).

RÈGLEMENT 15

J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ce règlement et exposée dans le texte de son jugement (pp. 26-27).

SACS ET ENSACHAGE

Page 50, articles 30 et 40: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ce grief (p. 28 de son jugement).

TARIF SUR LES PANIERS, PAR CHARGEMENT COMPLET

Page 52, articles 5-7-16-18: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint à l'endroit de ces articles (voir pp. 29 à 31, inclusivement, texte du jugement).

PAPETERIE ET LIVRES DE CLASSE

En chargement mixte, page 58, article 3: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles (pp. 31 et 32, texte du jugement).

BOÎTES À BEURRE, TARIF PAR CHARGEMENT COMPLET

Page 59, article 12: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 36 à 39, inclusivement, texte du jugement).

BOÎTES: CORSAGES OU JUPES

Page 60, article 32: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 36 à 39, inclusivement, texte du jugement).

SORGHO À BALAIS: TARIF DE CHARGEMENT COMPLET

Page 61, article 52: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 39 et 40, texte du jugement).

BEURRE, TARIF DE CHARGEMENT COMPLET

Page 66, article 48: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 41 à 46, inclusivement, texte du jugement).

BARILS À VINAIGRE VIDES—RETOURNÉS

Page 69, article 10: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 46 à 48, inclusivement, texte du jugement).

BOÎTES À BISCUITS EN FER-BLANC ET CAISSES EN BOIS, VIDES, RETOURNÉES

Page 69, articles 18-20-30 et 32: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 48 et 49, texte du jugement).

CARBURE DE CALCIUM

Page 80, article 46: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article (pp. 49 et 50, texte du jugement).

CUISINIÈRES ÉLECTRIQUES

Cuisinières électriques, N.A.N.M. Page 107, article 12. (pp. 51 à 57, texte du jugement, commissaire en chef adjoint).

Plainte de la Canadian Stove Founders et autres (dossier 33365.33)

Il s'agit ici de la protestation des manufacturiers canadiens de poêles contre le transfert des poêles électriques, etc., expédiés en wagons complets, de la cinquième à la quatrième classe.

Jusqu'ici, les poêles électriques étaient compris dans le groupe intitulé "Poêles, cuisinières, calorifères, etc.," et pouvaient être transportées en chargement mixte au taux de cinquième classe. La nouvelle classification les exclut du groupe comprenant les poêles, les cuisinières, etc., et les place dans la quatrième classe. Ceci a le double effet d'augmenter les frais de transport des poêles électriques de la différence entre le tarif de cinquième et de quatrième classes et, en outre, d'abolir le privilège d'en faire l'expédition en chargement mixte.

Quand l'on considère le poids des poêles, des cuisinières, etc., l'augmentation des frais de transport devient une question grave dans le long trajet de l'Est à l'Ouest du Canada. Les poêles étant un article de première nécessité, il est important que le prix de détail ne soit pas trop augmenté.

De façon générale, les accessoires électriques tombent dans une classification plus élevée que les poêles, par exemple. En revisant le tarif de classification, les compagnies de chemins de fer cherchent naturellement les moyens raisonnables de s'assurer une source de revenu. "Un poêle électrique est un accessoire électrique, alors pourquoi ne pas le classifier comme tel?"

Mais, d'autre part, pour le chef de famille, un poêle n'est qu'un poêle et ne devrait pas tomber dans une autre classe. Les poêles à bois, à charbon, à gaz, à l'huile tombent tous dans la même classification, bien que différent notablement à plusieurs points de vue. Alors, pourquoi le poêle électrique ne tomberait-il pas dans la même classification, puisqu'il sert aux mêmes fins?

L'argument avancé en faveur d'un plus haut tarif sur les poêles électriques que sur les poêles à charbon s'appuye sur la plus grande valeur du premier. On dit qu'ils se vendent 40 p. 100 plus cher que les poêles à charbon de même grandeur. Ordinairement, l'article qui se vend plus cher est sujet au tarif plus élevé. Mais un poêle électrique est plus lourd qu'un poêle à charbon en proportion des dimensions. A ce point de vue, le transport du poêle électrique est plus avantageux pour la compagnie de chemin de fer que le transport d'un poêle à charbon, et je crois que l'on doit tenir compte de ce fait en déterminant le tarif. Un poêle électrique étant plus lourd qu'un poêle à charbon le chemin de fer réalise davantage sur le transport du premier, quand le tarif est le même pour les deux articles.

L'acquisition d'un poêle électrique coûte davantage au client de l'Ouest et, d'après le tarif applicable aux poêles à charbon, les frais de transport sont plus élevés à cause du poids plus considérable dudit poêle. Si l'on ajoute au prix d'achat les frais de transport plus élevés, l'augmentation du poids brut paralysera notablement le développement du commerce au détriment et du manufacturier et du chemin de fer.

Pour ces raisons je suis d'avis que les poêles électriques devraient être remis, quant au tarif et au groupage, dans la même catégorie que les poêles à bois, à charbon, à gaz, à l'huile et autres.

SEL; SELS D'EPSOM; CHLORURE DE CHAUX, ETC.

Privilège du groupage, et poids minimum par chargement complet: Pages 130-144, liste d'épicerie: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 58 à 60, inclusivement).

NOIR À POÊLES

Cirage et noir à poêles: Page 133, articles 22-24 et 26, et page 140, article 11: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 60 à 66 inclusivement).

FRUITS TAPÉS

Fruits tapés: Page 135, articles 20 et 22; Page 136, articles 1 et 2: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 66 à 68).

GOMME À MÂCHER

Page 136, article 14: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 68 à 71).

RONDELLES EN CAOUTCHOUC À BOCAUX DE CONSERVES

Page 137, article 9: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 72 et 73).

MACARONI, ETC.

Page 137, article 20: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 73 à 77).

TARIF SUR SEL COMMUN PAR CHARGEMENT FRACTIONNÉ

Page 140, article 19: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 77 à 79).

TABACS, PALLETTES ET TORQUETTES

Page 143, article 26: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 79 à 81, inclusivement).

BARDEAUX À TOITURE EN ASPHALTE

Page 146, article 9; Page 155, article 37: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 82 à 85, inclusivement).

RONCES MÉTALLIQUES, POIDS MINIMUM PAR CHARGEMENT COMPLET

Page 160, article 22: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 85 et 86).

VINS ÉTRANGERS

Page 174, article 30: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article telle qu'exposée dans le texte de son jugement (p. 87).

BOIS DE SERVICE, POIDS MINIMUM PAR CHARGEMENT COMPLET

Page 178, articles 2 et 4: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 87 et 88).

MACHINERIE ET MACHINES

Page 178, note n° 3: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de cet article, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 89 à 92, inclusivement).

EMBALLAGE, COUSSINETS OU NATTES EN LAINE DE BOIS

Page 205, articles 5 et 6: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 92 et 93).

MATÉRIAUX DE PLOMBERIE

Page 214, article 56; à page 217, article 36, inclusivement: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 93 à 98, inclusivement).

TAPIS DE CAOUTCHOUC

Tapis de caoutchouc, page 227, article 20: Requête de l'Association canadienne des fabricants d'articles en caoutchouc, demandant d'inclure le tapis de caoutchouc dans la même classe que le linoléum (dossier n° 33365.27): —

Voici le tarif actuel:

Par wagon:
Linoléum — 5e classe.
Tapis de caoutchouc — 4e classe.
Chargement fractionné:
Linoléum — 3e classe.
Tapis de caoutchouc — 2e classe.

Le linoléum et le tapis de caoutchouc servent aux même fins, à savoir: à couvrir les planchers qui sont exposés à beaucoup d'usure.

Le prix à la livre du tapis de caoutchouc est un peu moindre que celui du linoléum et le poids par verge carrée est presque le double. D'après la classification présente, la marchandise la plus pesante, bien que fabriquée de matière de moindre valeur, est placée dans une classe plus élevée, et est, par conséquent, frappée d'un tarif plus élevé que l'article qui lui fait concurrence. Une verge carrée de tapis de caoutchouc d'une certaine épaisseur coûte plus qu'une verge carrée de linoléum de même épaisseur, à cause du plus grand poids de la matière constituante; cela me semble une raison suffisante pour placer le premier dans une classe plus basse plutôt que plus élevée.

Les articles de caoutchouc tombent ordinairement dans une classe élevée. C'est peut-être la raison pour laquelle les frais de transport du tapis de caoutchouc sont plus élevés que ceux du linoléum, mais la classification généralement appliquée aux articles dont la matière composante est surtout le caoutchouc ne doit pas s'appliquer au tapis de caoutchouc pour la raison que la matière composante n'est pas le caoutchouc commercial employé dans la confection des

articles placés dans une classification plus élevée. L'industrie du tapis de caoutchouc est née du désir d'utiliser le caoutchouc de rebut qui s'accumule d'année en année par suite de la mise au rancart d'articles fabriqués de caoutchouc commercial. Une fois qu'il a servi, le caoutchouc ne peut être employé de nouveau pour la fabrication d'articles généralement classifiés comme articles de caoutchouc.

L'emploi d'une matière qui autrement serait jetée au rebut me paraît un argument suffisant pour placer le produit dans une classification basse. En effet, il me semble que c'est faire une distinction injuste que de placer le tapis de caoutchouc dans la 2e et la 4e classe quand le linoléum est placé dans la 3e et la 5e classe.

Quant à la suggestion que l'on a faite, je crois, à l'effet que le linoléum et le tapis de caoutchouc ne se font pas concurrence parce que la vente de ces articles se fait de façon différente et qu'on les emploie dans des conditions différentes, je désire déclarer ne pouvoir admettre que des articles servant aux mêmes fins ne se font pas nécessairement concurrence. Il est possible, je l'admets, que le mode de vente puisse diminuer ou même enrayer la concurrence; j'admets de plus que la différence des prix puisse diriger des marchandises différentes servant les mêmes fins dans les mains de consommateurs de catégories différentes, mais je suis forcé de soutenir que, quand, en maintes occurrences les deux articles servent aux mêmes fins, comme le tapis de caoutchouc et le linoléum, ils se font nécessairement concurrence, et l'on devrait en tenir compte dans la classification des tarifs, autant que l'on doive, en cette matière, tenir compte de la concurrence.

Les deux articles, le tapis de caoutchouc et le linoléum, sont des articles d'un poids élevé comparativement à leur valeur. Par conséquent, les frais de transport constituent un facteur important dans le prix que doit payer le consommateur. La différence des tarifs applicables au tapis de caoutchouc et au linoléum a pour effet d'augmenter hors de raison le prix de détail du premier article et, par conséquent, d'en restreindre l'emploi; en d'autres termes, d'empêcher la concurrence dont l'on serait témoin si le même tarif s'appliquait aux deux articles.

Je ne puis admettre qu'il soit dans le rôle de la Commission d'amoindrir ou d'empêcher la concurrence entre des articles servant aux mêmes usages en plaçant l'un dans une classification plus élevée que l'autre, à moins que cette différence ne soit parfaitement justifiable à un autre point de vue.

Je conclus: —

(1) Que le tapis de caoutchouc et le linoléum servent aux mêmes fins dans des conditions semblables;

(2) Que, à moins que la chose ne soit pas recommandable pour d'autres raisons, le fait que les deux articles se font concurrence en servant aux mêmes fins justifie l'application du même tarif;

(3) Que, parce que le tapis de caoutchouc ne contient pas de caoutchouc commercial et qu'il n'est fabriqué que de matière qui autrement serait jetée au rebut, à savoir, de vieux articles de caoutchouc devenus inutiles, il est interdit de placer ce tapis dans la classification applicable aux articles, quelle qu'en soit la nature, fabriqués de caoutchouc commercial;

(4) Que, parce que le tapis de caoutchouc est d'un poids presque double, à la verge carrée, de celui du linoléum, c'est une raison pour le placer dans une classification inférieure plutôt que supérieure à celle du linoléum.

Pour ces raisons, je suis forcé de déclarer que ce serait, au sens de la loi, faire une distribution injuste que de placer le tapis de caoutchouc dans une classification plus élevée que celle du linoléum.

BOÎTES DE FER-BLANC VIDES, TARIF PAR CHARGEMENT COMPLET

Page 234, articles 2-4 et 6: J'approuve la décision rendue par le commissaire en chef adjoint au sujet de ces articles, telle qu'exposée dans le texte de son jugement (pp. 104 à 108, inclusivement).

CAPSULES, BOUTEILLES

Capsules, bouteilles: fer, acier ou fer-blanc et liège, papier ou pâte de bois combinés, page 234, articles 12 et 13: Plainte formulée par la Crown Cork and Seal Company, de Toronto; dossier 33365.2.—La Classification n° 17 place les capsules de bouteilles sous une rubrique qui en permet l'expédition à l'ouest de Fort-William en chargement fractionné, le reste du chargement se composant d'autres articles du même groupe. Jusqu'à présent les capsules de bouteilles n'ont été incluses dans aucun groupe et, par conséquent, ne pouvaient bénéficier du tarif de chargement complet même si on les expédiait en wagons complets.

La *Crown Cork and Seal Company*, de Toronto, a demandé que les capsules de bouteilles soient retranchées de la nouvelle classification, par groupe, et replacées dans la classification des articles isolés. La *Crown Cork and Seal Company* ne fabrique que des capsules de bouteilles. Ne fabriquant pas d'autres articles elle fait généralement ses expéditions par chargement fractionné. Les autres fabricants de capsules de bouteilles qui fabriquent d'autres articles appartenant au même groupe que les capsules de bouteilles, d'après la Classification n° 17, doivent aussi expédier leurs capsules par chargement fractionné. Mais si le changement projeté est ratifié ces fabricants pourront expédier leurs capsules par chargement fractionné au tarif applicable au chargement complet, ce qui, à cause des circonstances dans lesquelles elle se trouvent, mettrait la *Crown Company* dans une position désavantageuse quant aux expéditions dans l'Ouest.

Si l'on interprète la requête de la *Crown Company* selon les termes de son libellé, on constate qu'elle demande l'imposition, pour la plus grande partie de ses expéditions dans l'Ouest, d'un tarif plus élevé que celui que décrète la Classification n° 17.

Il est généralement accepté comme principe de saine économie que les marchandises doivent passer du manufacturier au consommateur au minimum de frais possible. C'est ce que vise la modification contenue dans la nouvelle Classification n° 17. Si le fait de tenter de réduire, pour le consommateur de l'Ouest, le coût d'un article quelconque fabriqué dans l'Est, cause un préjudice à quelques-uns des fabricants de cet article, la chose est certainement regrettable, mais je ne puis admettre que la Commission puisse se servir des pouvoirs dont elle est investie pour préserver un avantage dont jouit un seul manufacturier quand cet avantage consiste à maintenir une barrière de frais de transport indûment élevés entre le fabricant de l'Est et le consommateur de l'Ouest.

Par conséquent, je ne puis approuver la requête soumise.

REQUÊTE DE L'ASSOCIATION DES COMMERÇANTS DE BOIS, CONCERNANT LES FRAIS POUR LE TRANSPORT ADDITIONNEL DU BOIS EXPÉDIÉ DE PEMBROKE

Rapport du chef du service du trafic de la Commission, du 23 juin 1925 ratifié par la Commission

La question en jeu est l'à-propos d'établir une taxe de transport supplémentaire en dehors du parcours direct sur du bois expédié de Pembroke à Ottawa pour le faire planer, etc., et pour le réexpédier à Toronto ou à des endroits à l'ouest de cette ville, transport qui est effectué par le chemin de fer National du Canada. Les arguments des réquérants et de la compagnie de chemin de fer ont été présentés à la Commission.

Les règlements concernant les arrêts et la réexpédition du bois, par chargement complet, pour le planage, etc., sont contenus dans le tarif du chemin de fer National du Canada, C.C.C. n° E-697. Le tarif stipule que:

> "Les expéditions de bois brut, par chargement complet, pour le planage, le débitage, le séchage au four ou le triage, et la réexpédition, dans le délai de six (6) mois après l'arrivée au point d'arrêt, pourraient se faire d'après le tarif de parcours direct, à partir de l'endroit d'expédition jusqu'à destination, plus un (1) cent les cent livres, avec une taxe minimum de $5 par wagon pour l'arrêt (pourvu que l'endroit d'arrêt soit situé sur le parcours direct, voir règlement C), dans les conditions ci-démontrées.

Le règlement C mentionné plus haut stipule:

> "C.—Si le point d'arrêt n'est pas situé sur la ligne de parcours direct, on imposera une taxe de un cent par tonne par mille (minimum de 20 milles) pour le trajet supplémentaire en plus de la taxe d'arrêt, sauf que cette taxe ne sera pas imposée sur le parcours entre la jonction de Sudbury et la ville de Sudbury, Ont., sur le bois destiné au planage à Sudbury, Ont., et la réexpédition aux endroits situés au sud de la jonction de Sudbury, Ont., le parcours moindre devant servir de base dans le cas de concurrence."

Pour le trafic prenant origine sur le chemin de fer National à Pembroke en destination de Toronto. trois voies sont disponibles: (1) Golden Lake et Scotia Junction; (2) la jonction du National et Ottawa; et (3) la jonction National et la jonction Rideau; le parcours de ces routes étant de 301.7, 337.2 et 322.4 milles respectivement.

Le requérant expose que le trafic de Pembroke à Toronto, ou aux endroits situés à l'ouest, passe sur le chemin de fer National par voie d'Ottawa; que le chemin de fer prétend que, en raison du trajet plus court par voie de Golden Lake et Scotia Junction, quand les marchandises sont adressées à Ottawa pour le planage, d'où elles doivent être réexpédiées, le chemin de fer prétend, dit-il, avoir droit d'imposer une taxe pour le parcours supplémentaire basée sur la différence entre le parcours entre Pembroke et Toronto par voie de Golden Lake et Scotia Junction et le parcours par voie de la jonction du National et Ottawa. Le requérant allègue que le chemin de fer, faisant passer le trafic par Ottawa pour des raisons d'économie ou de service, démontre que la voie naturelle pour ce trafic est par voie d'Ottawa et, conséquemment, il n'a pas droit d'imposer une taxe pour le transport supplémentaire.

L'avocat du chemin de fer déclare qu'on doit s'occuper nommément des tarifs et des distances entre les stations; que le tarif sur le bois expédié de Pembroke à Toronto est calculé d'après une échelle milliaire établie sur l'interprétation de la loi, c'est-à-dire par voie de Scotia Junction. Il déclare, en outre, que si les expéditeurs étaient disposés à payer le transport d'après le parcours par voie d'Ottawa ils pourraient se plaindre du tarif imposé pour le transport supplémentaire. Dans la question en jeu, je ne vois aucun rapport entre le tarif, dont on ne se plaint pas, et la taxe imposée pour le transport supplémentaire. Toutefois, la déclaration précitée de l'avocat de la compagnie de chemin de fer est particulièrement intéressante pour la raison que le tarif sur le bois qu'il mentionne est basé sur une échelle milliaire, et en vertu de cette échelle le même tarif est applicable pour les parcours d'au delà de 300 milles mais n'excédant pas 350 milles. On constatera donc que, nonobstant leur longueur, variant de 301.7 et 337.2, ces trois routes exigeraient toutes le même tarif en vertu de l'échelle milliaire qui lui sert de base. En conséquence, vu que le tarif établi d'après la distance par voie d'Ottawa serait le même que par voie de Scotia Junction, d'après les termes mêmes de la compagnie, il appert que cette dernière concède que les expéditeurs ont droit de se plaindre de la taxe imposée pour le parcours supplémentaire.

Toutefois, à mon avis, le point à déterminer dans la question en jeu se trouve dans la réponse à la question: Pourquoi une taxe pour transport supplémentaire est-elle justifiée et autorisée? Quand une expédition s'arrête sur le parcours direct et est réexpédiée en deçà de six mois, elle a droit, aux termes du tarif déjà cité, au taux de parcours direct plus un cent par cent livres, taxe minimum de $5 par wagon, pour l'arrêt. Toutefois, si le point d'arrêt n'est pas sur le parcours direct et est réexpédiée en deçà de six mois, elle a droit, aux termes du tarif déjà qui ne serait pas requis si le point d'arrêt se trouvait sur le parcours direct, et, conséquemment, on a soutenu que ce service supplémentaire justifie l'imposition d'une taxe supplémentaire au delà de la taxe exigée pour parcours direct et arrêt, chose autorisée par les dispositions précitées du tarif.

On constatera de plus que la taxe de un cent la tonne par mille (minimum 20 milles) pour transport supplémentaire ne s'applique que *"si le point d'arrêt n'est pas sur le parcours direct"*. On a déclaré que, bien que la distance par voie de Scotia Junction soit plus courte, les marchandises en question sont transportées par voie d'Ottawa pour la commodité du chemin de fer et pour que le service soit plus satisfaisant.

Quelle qu'en soit la raison, si le trafic passe par Ottawa, comment peut-on soutenir que Ottawa n'est pas " sur le parcours direct ", et comment peut-on raisonnablement imposer une taxe, qui serait justifiable et autorisée pour un service supplémentaire, quand, à mon sens, il n'est donné aucun service supplémentaire conformément à l'esprit ou à la lettre des dispositions du tarif.

La *Interstate Commerce Commission* a apparemment étudié une question semblable à celle qui est ici en jeu, et dans l'affaire de la *Rea-Patterson Milling Company,* contre la *M. K. & T. Ry. Co., Unrep. op.* A-653, elle a déclaré: —

> " Quand le trajet de retour de Coffeyville à Patterson était un service supplémentaire exécuté par le voiturier pour sa propre commodité il n'était pas raisonnable d'exiger une taxe pour ce service."

A mon avis, la compagnie ne semble ni justifiée ni autorisée d'exiger une taxe pour le trajet supplémentaire dans le présent cas.

RÉCLAMATION CONTRE LE G.-T. RELATIVEMENT À UNE EXPÉDITION DE BOIS

Jugement du commissaire en chef adjoint du 21 juillet 1925, approuvé par M. le commissaire Boyce

On a présenté une réclamation contre le " Grand-Tronc, Détroit, Michigan ", pour le remboursement de la somme de $45.56 et les intérêts, somme exigée en trop pour le transport d'un chargement complet de bois expédié de Baptiste, Ont., à Grand-Rapids, Michigan, d'après la lettre de voiture datée le 23 décembre 1921, par voie du C.N.R. et du G.-E."

Le chemin de fer a exigé le tarif de sixième classe pour parcours direct, soit 53 cents par cent livres, de Baptiste à Grand-Rapids. La réclamation du requérant est appuyée sur une combinaison possible à l'époque d'un tarif de 24 cents les cent livres de Baptiste, Ont., à Sarnia, plus 18 cents de Sarnia à Grand-Rapids, Michigan. On a aussi présenté une plainte relativement à deux wagons de bois expédiés de Fossmill, Ont., à Détroit, Michigan. Au sujet de cette expédition les requérants prétendent qu'on aurait dû appliquer une combinaison du tarif de 37½ cents composée de la taxe de 26½ cents, de Fossmill, Ontario, à Pointe-Edouard, plus 11 cents de Sarnia à Détroit. Le tarif pour parcours direct de Fossmill à Détroit était à l'époque de 52½ cents les cent livres. Le montant de la réclamation relative aux deux wagons expédiés de Fossmill est de $177.64.

Les deux expéditions qui font l'objet de la plainte datent de 1921. Les expéditions de Fossmill datent du 11 novembre 1921 et les expéditions de Baptiste, du 23 décembre 1921. La requête ne demande pas d'établir quel sera le tarif rai-

sonnable à l'avenir, mais plutôt de déclarer que la taxe exigée était déraisonnable, en tant qu'elle excédait le chiffre des combinaisons mentionnées et qu'on devrait opérer le remboursement de l'excédent.

Quant à une expédition faite exclusivement dans les limites du pays, la Commission a déjà statué " que c'est une règle essentielle, en vertu de la politique exposée dans la Loi des chemins de fer, que quand un tarif, soit commun, soit limité à des endroits situés sur une même ligne de chemin de fer, est entré en vigueur en conformité des dispositions de la Loi des chemins de fer, c'est le seul tarif légalement applicable au trafic mentionné et entre les endroits mentionnés." *Voir l'affaire relative au tarif pour parcours direct contre la combinaison des tarifs de zones, dossier 9754.* On pourrait aussi se référer au *tarif pour parcours direct excédant la somme des tarifs des zones, dossier 24647; Jugements et Ordonnance de la Commission, vol. IV, p. 264 et p. 265; Requête de F. L. Getzler au sujet du tarif pour parcours direct applicable au fer en gueuse, entre Welland et Montréal, en excédent des tarifs de classes et à prix ferme, dossier 26848;* aussi la *requête de General Trafic Service de Chicago, Ill., en faveur de la Woods Mobillette Company au sujet de la combinaison des tarifs sur les automobiles et les pièces de rechange expédiées de Winnipeg, Man., à Harvey, Ill., dossier 26025.1.*

D'après ces décisions c'est le taux direct qui prévaut. On peut entreprendre d'infirmer un taux direct qui dépasse la somme des taux locaux en s'appuyant sur l'argument qu'il est déraisonnable. Quand la Commission décide que le taux direct dépassant la somme des taux locaux est déraisonnable, sa décision s'applique seulement à l'avenir et n'a aucun effet rétroactif.

Le trafic d'un endroit au Canada à un endroit aux Etats-Unis est passif des dispositions de l'article 338 de la Loi des chemins de fer qui stipule "Lorsque le trafic s'effectue par une voie continue de..... tout endroit au Canada à un pays étranger, et que cette voie est exploitée par deux compagnies ou plus, qu'elles soient canadiennes ou étrangères, ces différentes compagnies soumettront à la Commission un tarif conjoint applicable à toute telle voie continue." Il a été décidé dans la cause de la *Woods Mobillette Company* que l'argument à l'effet que le trajet pourrait être sectionné et une combinaison de taux substituée si les taux directs n'étaient pas conformes au statut, ne pouvait être maintenu.

Les requérants soutiennent que la combinaison de taux serait applicable bien que le chargement soit consigné directement et non pas expédié à la destination canadienne à laquelle s'appliquerait le facteur canadien de la combinaison invoquée, et réexpédié de cet endroit sous le régime des taux américains. D'après la décision n° 256 de la *Interstate Commerce Commission* qui traite du trafic d'un endroit aux Etats-Unis à un endroit au Canada il est proclamé "Dans le cas d'un transport d'un endroit indigène à une destination canadienne, les frais étant imposés en vertu d'une combinaison de taux dont les deux éléments étaient consignés au dossier de cette Commission mais rendant la taxe plus élevée, et d'une autre combinaison pour le même transport dont un élément était consigné au dossier de la Commission canadienne mais non au dossier de cette Commission, il a été décidé que la Commission ne peut allouer de compensation dans le cas de la dernière combinaison nommée."

A la lumière des faits qui justifient la décision il n'importe réellement pas d'accentuer la différence entre les dispositions de la Loi des chemins de fer concernant les remboursements et celles comprises dans la Loi pour régler le commerce et les lois modificatrices subséquentes. Toutefois, vu que le requérant a soutenu, lors de l'audition de la cause, que la Loi des chemins de fer impliquait au moins une disposition au sujet des remboursements, il serait peut-être opportun de faire allusion à différentes décisions. Dans la cause de la *Canadian Condensing Company* contre la compagnie du Pacifique-Canadien, dossier 16376 de la Commission, le poids minimum avait été changé. L'expéditeur avait pris ses dispositions en se basant sur l'ancien poids minimum et cet arrangement

fut préjudiciable à un contrat qu'il avait conclu. La Commission a décidé que l'erreur commise quant à l'application du poids minimum ne saurait le justifier de ne pas s'être conformé au tarif publié, et qu'aucun remboursement ne pouvait être consenti dans la circonstance. Voir aussi compagnies du G.T. et P.C. contre *Canadian and British American Oil Cos.*, 13 C.C.C. 201; aussi la plainte susmentionnée de F. L. Getzler. Voir aussi *Dominion Concrete Co.*, contre compagnie du Pacifique-Canadien, 6 C.C.C. 514. La Commission n'a pas le pouvoir d'apporter une modification rétroactive au tarif et d'accorder des rabais et des remboursements de taux qui ont été imposés.

L'affirmation du requérant qu'un taux applicable au transport direct dans le cas d'une transaction déjà effectuée peut être supplanté par une combinaison inférieure de taux locaux, mise de l'avant dans des plaidoyers écrits et des dépositions, ne tient pas. Le seul autre point soulevé par le requérant lors de l'audition de la cause portait sur l'acheminement. Il a déclaré que les taux de combinaison par voie de North-Bay s'appliquaient au bois de service transporté de Fossmill à Détroit à la publication du tarif Ransom n° 13 (C.C.C. n° 44), mis en vigueur le 20 février 1920. La situation se résume toutefois à ceci que lors du transport des expéditions en question c'est le tarif susmentionné spécifiant un taux imposable au transport direct qui doit s'appliquer.

Le requérant a appuyé fortement sur le fait qu'il n'y avait pas d'itinéraire prévu dans le tarif de Kilrush à Fossmill lorsque l'expédition fut effectuée. Le tarif susmentionné, C.C.C. n° 44 mentionne un taux applicable au transport direct de Kilrush à Détroit, et bien que Fossmill ne soit pas indiqué dans le tarif c'est la prochaine station intermédiaire sur l'itinéraire par voie de North-Bay. Vu que Fossmill est situé seulement à dix-sept milles de North-Bay, l'acheminement par ce dernier endroit serait le plus court, et conséquemment l'acheminement logique à suivre dans le cas d'une expédition à destination de Détroit.

La requête doit être rejetée.

REQUÊTE DE DALYTE ELECTRIC LIMITED EN VUE D'UNE CLASSIFICATION MOINS ÉLEVÉE

Jugement du sous commissaire en chef, du 17 juillet 1925, approuvé par le commissaire en chef.

Les ampoules électriques incandescentes sont passibles du double tarif de première classe des chargements fractionnés, Classification canadienne des marchandises. Le taux en question existe depuis le 1er janvier 1896. En soi, ce taux n'est pas nécessairement concluant, mais il convient de noter que c'est un fait authentique. La requête demande un tarif équivalent à une fois et demie le taux de première classe pour chargements fractionnés. C'est le taux qui figure dans la classification américaine.

Tout comme la chose a été indiquée dans plusieurs causes, les mentions faites de la pratique qui prévaut aux Etats-Unis quant aux taux et à la classification ne sont pas nécessairement concluantes par rapport aux conditions qui existent au Canada, à moins que les conditions ne soient identiques. Quoique cette différence existe dans le cas des chargements fractionnés, il serait peut-être à propos de faire remarquer, en passant, que des taux de chargements complets de première classe s'appliquent aux territoires régis par les classifications officielle et occidentale, et qu'un taux de seconde classe pour le Canada est prévu dans la classification projetée n° 17.

Il n'a pas été allégué à notre avis, que la différence entre les taux de chargements fractionnés au Canada et ceux des Etats-Unis soit préjudiciable au Canada en ce qu'elle permettrait au produit américain de faire une plus forte concurrence au Canada, puisque le requérant a déclaré que la concurrence américaine n'était pas sérieuse.

On a invoqué à l'appui du changement demandé, des conditions modifiées, premièrement, en ce qui concerne la plus forte résistance de l'ampoule. Ancien-

nement, les ampoules étaient munies de pointes. On affirme que le modèle d'ampoules sans pointe, qui est fabriqué maintenant, est beaucoup moins fragile. Pour ce qui est des filaments brisés, les ampoules sont transportées au risque du propriétaire, et les chemins de fer n'ont, conséquemment, payé aucune compensation pour les filaments brisés. Lorsque l'ampoule était brisée, il a été prouvé que les chemins de fer avaient payé des réclamations parce que l'on se trouvait en présence d'un cas de négligence au cours de la manutention de la marchandise. D'après les dépositions, la situation n'a accusé aucun changement marqué quant au montant des réclamations.

On affirme que l'un des changements à mettre à l'étude se rapporte à l'amélioration des méthodes d'emballage. A l'heure actuelle, on emploie des boîtes en carton plissé pour les fins d'emballage. Anciennement, les ampoules étaient expédiées dans des boîtes en bois qui, au dire des voituriers, formaient des caisses beaucoup plus pesantes et plus solides que les boîtes en carton plissé présentement utilisées. Il paraît d'après la preuve soumise par la *Canadian Freight Association* que les boîtes en bois utilisées dans le cas des expéditions effectuées par la *Canadian Tungsten Lamp Company* en 1910 représentaient un poids brut de 9 livres par pied cube. Des expéditions effectuées dans des boîtes en carton par la *Laco-Phillips Company* en 1913 donnaient un poids moyen de 5.9 livres par pied cube. Une autre déclaration relative à des expéditions récentes de la *Canadian General* fixait le poids moyen à 5.15 livres par pied cube. Le requérant a affirmé que ses expéditions dans les boîtes en carton représenteraient un poids moyen de 3.75 livres par pied cube.

D'après la preuve soumise, il paraîtrait que la caisse en bois était plus pesante; que le poids par pied cube était plus considérable, et qu'étant donné que les frais de transport étaient basés sur le poids du récipient et du contenu, le pourcentage de revenu par rapport à la valeur de l'article devait être plus élevé sous l'ancien régime.

Bien que cela soit vrai au début, les chiffres n'indiquent pas, pour le volume et le poids, un changement marqué au cours des quinze dernières années qui justifierait une modification dans la classification des taux basée sur le changement apporté au genre de contenant employé.

Le requérant soutient aussi que la valeur des articles a subi une baisse très forte, et que la réduction depuis 1920 a été de 35 p. 100 pour les ampoules tungstène et de 50 p. 100 pour les ampoules en atmosphère d'azote. Les dépositions n'ont rien établi sur ce point vu la diversité des prix soumis. M. Ransom, de la *Canadian Freight Association* a versé au dossier un document couvrant les ampoules à filaments de carbone d'une intensité de 16 et 32 bougies qui se vendaient au prix de gros en 1910 à raison de 13.2 et 22 cents respectivement. Une lettre de la *Laco-Phillips Company* datée du 3 juillet 1914, dans les archives de la Commision, notait que les prix de détail pour des ampoules à filament de carbone à cette époque-là variaient entre 10 et 15 cents la pièce; les ampoules à filaments de carbone métalisés de 15 à 20 cents chacune et la plupart des ampoules tungstène de 40 à 50 cents chacune. La *Canadian Laco-Phillips Company* affirmait, dans une lettre du 19 novembre 1915, adressée à la Commission, que les prix pour les principales grandeurs d'ampoules tungstène avaient été réduits à 30 cents. M. Ransom a versé au dossier un document, couvrant quelques expéditions, en juillet 1914, qui indiquait que l'ampoule de 40 watts se vendait à cette époque à des prix de détail variant de 25 à 27 cents chacune. Il a aussi soumis un document couvrant les prix courants. Ce document indiquait que les ampoules tungstène de 10 à 40 watts se vendaient au détail à 32 cents chacune, et les ampoules de 60 watts à 37 cents chacune. M. Howlett qui occupait pour le requérant a récusé l'exactitude de ces derniers chiffres et a affirmé que la compagnie vendait ses lampes au détail à 5 pour $1.00.

Les prix de détail dans la ville d'Ottawa, par exemple, font voir que les ampoules Dalyte de 25 watts, fabriquées par le requérant, se vendent au détail à 5 pour $1, tandis que les ampoules d'autre marque, notamment la "Mazda"

et la *"Hydro"* se vendaient à 32 cents, la *"Maple Leaf"* à 25 cents et la *'Condor"* à 35 cents. Bien que les prix aient varié, il n'existe apparemment pas de différence marquée entre les prix courants d'aujourd'hui et ceux d'il y a dix ans.

Un document versé au dossier par la *Canadian Freight Association* signalait que le changement demandé en tant qu'il s'agit des frais de transport serait très minime. La conclusion à tirer est que le changement de taux ne comporterait aucune différence appréciable pour le consommateur. Le document en question indiquait que dans le cas d'une expédition de Guelph à Windsor il faudrait une consignation d'environ 13 ampoules pour établir une différence d'un cent dans les frais de transport; à Toronto, 24 ampoules; à St-Jean et Halifax, 8 ampoules, et à Winnipeg, 3 ampoules.

Il ne faudrait pas nécessairement en conclure que l'arrangement actuel est raisonnable. Si un taux ou tarif est déraisonnable en soi, alors l'incidence de la réduction ne constitue pas une réponse concluante. Toutefois, les chiffres soumis jettent de la lumière sur une situation qui n'est pas nouvelle. Les réductions de taux ou de classification atteignent très difficilement le consommateur quand elles sont minimes; et même quand les modifications sont plus substantielles, une bonne partie de ces changements sont susceptibles d'être retardés par un ou plusieurs des rouages du mécanisme distributif avant d'atteindre le consommateur en dernière instance.

Les arguments mis de l'avant par le requérant ont été étudiés et ils n'indiquent pas un changement de conditions qui justifierait la modification de taux demandée. Il faut aussi tenir compte du fait que plusieurs autres firmes qui s'occupent de la fabrication et de la distribution de cet article, et qui se seraient sans doute fait représenter si elles s'étaient senties lésées par le taux de classification, ne sont pas intervenues dans cette cause.

Plainte des villes de Riverside, Tecumseh, et autres, au sujet de la division de territoire effectuée par la compagnie de téléphone Bell

Jugement de M. le commissaire Boyce, du 12 août 1925, approuvé par le commissaire en chef adjoint

La corporation municipale de la ville de Riverside, dans le comté d'Essex, Ontario, a soumis une requête en date du 14 octobre 1924, demandant l'émission d'une ordonnance, "en vertu de l'article 375, alinéa 6, de la Loi des chemins de fer, ordonnant à la compagnie de téléphone Bell du Canada, Limitée, d'inclure toute ladite ville de Riverside dans la zone de Windsor desservie par les centraux Burnside et Seneca pour Windsor et Walkerville en étendant les frontières de la dite zone, et en défendant à la compagnie de téléphone Bell du Canada, Limitée, de diviser la ville de Riverside en deux séries, et de comprendre cette partie de la ville de Riverside, à l'est du chemin Lauzon, dans la même zone que la ville de Tecumseh, ainsi qu'elle se propose de faire", pour les raisons énumérées dans la requête.

La *Essex Border Utilities Commission* a appuyé ou endossé la requête dans une résolution du 15 octobre 1924 et déposée à la Commission. La résolution priait la Commission "de ne pas permettre la séparation du service avant que des experts aient étudié la situation pour établir le mouvement des communications téléphoniques". La *Border Utilities Commission* n'avait pas délégué de représentant à l'audition.

Les villes de Tecumseh, Walkerville et Sandwich, ainsi que le canton de Sandwich, appuyèrent la requête, et tout comme la ville de Windsor, s'étaient fait représenter à l'audition.

En tant que cette requête est basée sur l'article de la Loi des chemins de fer qui y est mentionné je ne puis concevoir que la Commission soit investie d'une juridiction quelconque en vertu de l'article cité dans la requête qui l'autoriserait à l'appuyer. L'article 375, alinéa 6 de la Loi des chemins de fer, est minifestement inapplicable au remède désiré. La requête, en tant qu'elle demande

une ordonnance restrictive, peut seulement invoquer la juridiction dont la Commission est investie sous l'autorité de l'article 33, alinéa (2), à savoir, "pour empêcher l'accomplissement ou la continuation de tout acte, affaire ou chose qui est contraire à cette Loi, ou à la Loi spéciale, etc."

Aux termes de la Loi la juridiction de la Commission des chemins de fer sur les compagnies de téléphone est essentiellement et uniquement une juridiction en matière de taux. Les articles concernant les "facilités", dans la Loi des chemins de fer, sont particulièrement soustraits à ses pouvoirs quant aux compagnies de téléphone par l'article 375 (12) de la Loi des chemins de fer. Quelques-unes des décisions qui suivent indiquent clairement que la Commission s'en est tenue uniformément à ce principe:—

Tinkess contre la compagnie de téléphone Bell, 20 C.C.C. 249.

Ville de Dundas et autres contre la compagnie de téléphone Bell, Vol. XI, jugements de la Commission, p. 83.

Plainte des municipalités de la Colombie-Britannique au sujet de la nouvelle zone établie à Kerrisdale, C.-B. Jugements de la Commission, etc., 1er décembre 1921 (Vol. XI, p. 325.)

Plainte de la corporation du district de Sandwich, C.-B., et du comté de Cadboro Bay, Cadboro, C.-B., au sujet de l'agrandissement de la zone téléphonique de Gordon Head, en embrassant les districts du mont Tolmie et de Cadboro Bay, British Columbia Telephone Co. Jugements de la Commission, etc. (1925), Vol. XV, p. 63, et les causes dont il y est fait mention.

Ceci fut signalé aux requérants lors de l'audition ainsi que les citations suivantes tirées du dossier, volume 441, l'indiqueront (p. 1021):—

"Le COMMISSAIRE BOYCE: Alors il s'agit ici seulement d'une question de taux, n'est-ce pas?

"M. FURLONG: Il s'agit d'une question de taux et de service. Nous ne pouvons obtenir le service par l'entremise de la zone qu'ils ont établie.

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT (présidant): Rappelez-vous que la juridiction de la Commission porte seulement sur les taux.

"Le COMMISSAIRE BOYCE: Absolument. Nous n'avons rien à faire avec ce que la compagnie a entrepris sous le rapport de facilités supplémentaires. Notre juridicion s'applique uniquement aux taux de téléphone. La question est de savoir si elle peut justifier comme projet de taux ce qu'elle a effectué. La responsabilité de la preuve incomberait donc à la compagnie de téléphone.

"M. FURLONG: Je le pense."

(Page 1031):

"Le COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Le commissaire Boyce a signalé avec beaucoup d'à-propos le fait que cette Commission n'a aucun contrôle sur la question du service de téléphone. Son contrôle s'applique uniquement aux taux. A mon sens, la question semble se résumer à ceci: est-ce que les taux dont l'application à Tecumseh est projetée sont raisonnables ou déraisonnables?"

(Page 1053):

"Le COMMISSAIRE BOYCE: Vous ne vous occupez pas maintenant de la plainte primitive. On n'a pas signalé la jurisdiction qui serait conférée sous l'empire des statuts.

"M. FURLONG: Non. Je crois qu'il faut rechercher le remède maintenant dans la question des taux."

En ce qui concerne la requête telle que rédigée qui comporte des plaintes relatives à la division des limites du central de Windsor, il est donc manifeste, à la lumière de la décision du commissaire en chef adjoint, présidant lors de l'audition, que j'ai approuvée et que j'approuve maintenant, en

invoquant les autorités que j'ai citées et de l'aveu de l'avocat du requérant, qu'il n'est pas du ressort de la Commission d'appliquer le remède demandé dans la requête. Les intéressés furent autorisés à continuer l'audition sous forme de plainte relativement à l'équité des taux proposés compris dans les tarifs déposés devant être mis en vigueur dans les nouvelles zones des centraux, et conformément à ce qui a été dit, *per curiam*, dans le jugement de la Commission dans la cause de Cadboro Bay, l'avocat de la compagnie de téléphone, à la suggestion de la Commission, et sans qu'il y ait d'opposition ou d'argument, a assumé volontairement la tâche d'établir que les taux des tarifs applicables aux zones de central modifiées dont la Commission a été saisie, sont justes et raisonnables.

Antérieurement à la décision prise et mise en vigueur par la compagnie de téléphone au sujet de la division des zones du central, Tecumseh et Riverside, ainsi que tout le territoire à l'est, étaient situés dans la zone de Windsor et en étaient desservis. Le service s'effectuait principalement par l'intermédiaire de lignes rurales multiples. A la suite du développement rapide de Windsor et des régions environnantes et rurales qui se trouvent contiguës à Riverside et Tecumseh la compagnie a décidé qu'elle serait en état de mieux servir ces régions environnantes en établissant un central à Tecumseh. La corporation municipale de la ville de Tecumseh a appuyé la décision de la compagnie dans la lettre suivante:

"CORPORATION MUNICIPALE DE LA VILLE DE TECUMSEH,

TECUMSEH, ONT., 13 octobre 1924.

"M. F. W. DEWAR,
"Gérant, compagnie de téléphone Bell,
"Windsor, Ontario.

"CHER MONSIEUR,—Nous vous envoyons par les présentes copie d'une résolution adoptée par le conseil municipal de la ville de Tecumseh à sa séance du 8 courant.

"Il est proposé, appuyé et résolu que ce conseil favorise l'établissement d'un central téléphonique à Tecumseh par la compagnie de téléphone Bell, et qu'une copie de cette résolution soit envoyée à M. Dewar avec prière que l'installation soit hâtée."

"Votre tout dévoué,

"E. U. DUGAL,
Greffier de Tecumseh."

L'objet était de décongestionner le service du central de Windsor et d'assurer, comme on le désirait, un meilleur service aux sections rurales qui en dépendaient alors. Avant l'établissement du nouveau contrôle à Tecumseh, il y avait 85 abonnés dans la région de Tecumseh. Le nombre de nouveaux abonnés se chiffre à 51, et les contrats d'abonnement à remplir s'élèvent à 24, ce qui forme un total de 160 abonnés, de sorte que le chiffre des abonnés dans cette section a été presque doublé à la suite de l'établissement du central de Tecumseh. Les chiffres susmentionnés comprennent la partie de Riverside qui s'étend jusqu'au chemin Lauzon, ce dernier croisant les limites de la ville de Riverside. La population de Tecumseh et de Riverside est respectivement, dit-on, de 1.700 et 1.500 âmes, et beaucoup sur ce nombre seraient, paraît-il, des citoyens de Détroit qui y occupent des maisons d'été.

Avant l'établissement du central de Tecumseh les taux de contrôle applicables à ce territoire étaient régis par le tarif C.C.C. n° 5320, émis le 14 avril 1921 et en vigueur le 22 avril 1921. Ces taux étaient les suivants:

A. Dans les limites municipales de Windsor et de Walkerville, Ontario, telles qu'elles existaient le 1er janvier 1916 (par mois):

	Poste de ligne industrielle	Poste de deux abonnés	(a) Poste de quatre abonnés
D'affaires	$3 08	$2 46	$2 05
Domicile	2 27	2 05	1 85

(*a*) Applicables en dehors de la zone des taux basiques à condition d'y ajouter les frais pour service en dehors du rayon du central. Voir "B".

B. En dehors de la zone de taux basiques indiquée dans "A" et dans les limites de la zone du central:

	Poste de ligne rurale (a)	(b)
Postes individuels et à multiples abonnés		
Les taux pour les postes principaux sont ceux compris dans "A" en plus des frais pour service supplémentaire	$2 05	$2 57

En vertu de son tarif C.C.C. 5735, émis le 7 novembre 1924, en vigueur le 8 décembre 1924, (soit le tarif en question) la compagnie proposait l'application de l'échelle des taux suivants au nouveau central de Tecumseh, à savoir (par mois):

A.	Poste particulier	Poste à deux abonnés
D'affaires	$2 05	$1 85
Domicile	2 05	1 85

B. En dehors de la zone des taux indiqués dans "A" en ajoutant les frais pour service en dehors du rayon du central:

Poste de ligne rurale (a)	(b)
$1 54	$3 05

Les réductions de taux dont bénéficient les abonnés locaux en vertu du dernier tarif cité sont substantielles, à savoir:—

(*a*) Pour un poste de ligne individuelle: téléphones commerciaux, réduction de $1.03 par mois; téléphone à domicile, 52 cents par mois.

(*b*) Pour un poste de deux abonnés: téléphone commercial, réduction de 61 cents par mois; téléphone à domicile, réduction de 20 cents par mois.

(*c*) Pour un poste de quatre abonnés: téléphone commercial, une réduction de 51 cents par mois; téléphone à domicile, réduction de 31 cents par mois.

Si l'on tient compte de la concentration des lignes, jadis dispersées, qui a suivi l'établissement du central de Tecumseh et de la réduction substantielle des taux exigés des abonnés à ce central, la constation s'impose que la compagnie a agi équitablement en établissant ce central.

Le but que la compagnie se proposait était d'assurer un meilleur service aux régions excentriques, aux régions qui prenaient de l'essor, tout en décongestionnant la série de Windsor, et je crois que l'on a atteint cet objectif.

En plus des taux susmentionnés et comme conséquence de la séparation du territoire de Tecumseh de la zone de Windsor et de son établissement en zone de central distincte, un taux de 10 cents est applicable au central de Windsor. C'est le taux minimum pour un appel de longue distance; et bien qu'il ait été combattu, l'opposition contre ce taux ne peut être maintenue dans les circonstances. Tenant compte de la situation, ce taux est juste et raisonnable.

L'avocat qui occupait pour Riverside fit valoir comme objection que la limite est de la nouvelle zone de Tecumseh se trouvait au chemin Lauzon qui traverse la ville de Riverside, de sorte que le côté ouest du chemin faisait partie d'un central et le côté est était compris dans le nouveau central, ce qui entraînait l'imposition d'une taxe pour la communication téléphonique entre deux parties de la ville. Il n'y a pas de doute que l'établissement de limites pour les centraux comporte des désavantages. Dans ce cas ils ne sont pas aussi marqués qu'ils semblent l'être, parce que la ville occupe une grande superficie, sa population est petite et éparpillée, et il s'y trouve plusieurs résidents temporaires. Ainsi qu'on

l'à indiqué, les pouvoirs de la Commission en tant qu'il s'agit de compagnies de téléphone s'arrêtent aux taux, et nulle décision relevant de sa compétence qu'elle pourrait rendre ne remédierait à cette situation, et je ne peux découvrir comment une telle décision pourrait avoir une portée quelconque sur l'équité des taux qui était bien la question dont nous fûmes saisis. Le développement naturel de la ville réglera cette situation sans aucun doute, et la compagnie se verra contrainte, quand le trafic le justifiera, de prendre de nouvelles dispositions quant aux limites de ses centraux qui donneront plus de satisfaction à la ville de Riverside.

On a beaucoup parlé de l'influence que la grosse population de la ville de Détroit, et de ses environs, exerçait sur la fréquence des appels, et tel que discuté, du facteur qu'elle posait en matière de taux. Ainsi que le commissaire en chef adjoint l'a indiqué à l'audition, et je suis d'accord avec lui, je ne crois pas que le trafic étranger puisse être accepté comme facteur lorsqu'il s'agit d'établir l'équité des taux sous le régime de la Loi des chemins de fer. Et je ne suis pas disposé à dire que ce facteur une fois envisagé pourrait avoir raison de l'équité des taux imposés par le trafic dont il est actuellement question.

Les principes posés par la Commission dans la cause Tinkess, présentement citée, et dans d'autres causes dont il a été fait mention, s'appliquent clairement au cas actuel et devraient être affirmés et reconnus parfaitement applicables aux conditions actuelles. Ce qui a été dit dans cette partie du jugement dans la cause de Cadboro Bay que j'ai écrite moi-même, relativement à la preuve nécessaire pour établir l'équité des taxes dans des causes semblables à celle qui était alors à l'étude, et qui est semblable aux conditions actuelles, bien que la majorité de la Commission ne m'ait pas approuvé, a été accepté volontairement par la compagnie qui, lors de l'audition, a assumé la responsabilité de prouver l'équité des taxes et s'en est acquittée sans que des preuves portant sur autre chose que l'équité aient été soumises par aucun ou au nom des requérants. Je suis d'avis que les taux compris dans le tarif qui fait le sujet de la plainte sont justes et raisonnables. Ces taux ont une tendance à fléchir, et, comparés à d'autres taux exigés pour un service identique dans plusieurs zones semblables, ils sont justes, raisonnables et convenables. Dans les conditions actuelles du service, ils devraient être autorisés et applicables à compter de la mise en vigueur du tarif, c'est-à-dire à compter de la date où le central de Tecumseh a commencé à fonctionner.

Obtempérant à la suggestion de la Commission lorsque des plaintes furent portées, la compagnie a suspendu la perception des taux. Il fut convenu que la compagnie ne serait pas privée de ces revenus dans le cas où le tarif serait maintenu. La compagnie a suspendu la perception des taux compris dans le tarif mais a tenu compte des affaires transigées et du nombre d'appels. Le tarif étant maintenu par les présentes, toute autre obligation imposée sur la compagnie relativement à la suspension de la perception est acquittée, et il lui sera loisible de percevoir ces taux, sous le régime du tarif, tout comme si la perception de ces taux n'avait pas été soumise à une suspension, volontaire ou obligatoire.

La requête formelle dont la Commission est saisie, ainsi que je l'ai indiqué et ainsi que l'admet l'avocat des requérants, ne relève pas de la juridiction de la Commission, et nulle décision basée sur cette requête ne peut être rendue. La compagnie de téléphone a, toutefois, assumé la responsabilité de prouver que le tarif était raisonnable et elle s'est acquittée de cette responsabilité. Il ne reste conséquemment rien autre chose à faire que de renvoyer la requête et une ordonnance sera émise à cet effet. Il sera maintenant loisible à la compagnie de faire la perception des taux sous le régime du tarif, laquelle perception a été suspendue par la compagnie aux conditions que j'ai mentionnées, pour les services rendus en vertu du tarif, tout comme si cette perception n'avait jamais été suspendue.

Requête du Canadian Car Demurrage Bureau relativement aux soi-disant avis de placement effectif

Décision du 19 septembre 1925

La Commission fut priée de rendre une décision non-officielle sur la question: —

> Est-ce qu'un chemin de fer est justifié de donner un avis de placement effectif au consignataire, applicable à des wagons chargés de marchandises sous scellés antérieurement à la réception d'un permis de livraison des Douanes?

La question fut référée au chef du service du trafic de la Commission qui a soumis son rapport le 29 juillet 1925.

Des copies du rapport furent envoyées aux parties intéressées avec l'avis que la Commission acceptait ce rapport qui constituait sa décision temporaire. Il était entendu que l'une ou l'autre aurait l'occasion d'inscrire des objections à ce rapport dans les deux semaines, et le cas échéant, elles seraient subséquemment étudiées par la Commission.

La *Brantford Cordage Company, Limited,* a soumis d'autres arguments à la date du 13 août 1925.

Le 20 août, le *Canadian Car Demurrage Bureau* avisait la Commission qu'il n'avait pas d'autres arguments à soumettre.

Les objections soumises ont été étudiées, et l'on trouvera ci-après le rapport du chef du service du trafic de la Commission émis par cette dernière comme sa décision en la matière: —

DÉCISION

Dans sa lettre du 15 avril, le *Canadian Car Demurrage Bureau* expose dans le paragraphe I: —

> "La *Brantford Cordage Company,* de Brantford, s'est offusquée d'un avis de placement effectif qui lui a été envoyé par le chemin de fer National du Canada relativement à des wagons chargés de marchandises sous scellés qui lui étaient expédiées et qui n'ont pas été dédouanées. Elle soumet que cet avis était sans effet et que pour être effectif il aurait dû être envoyé après avoir satisfait aux procédures douanières."

"Dans la dernière partie de la lettre, le *Car Demurrage Bureau* demande à la Commission de rendre une décision non-officielle sur la question: —

> "Est-ce qu'un chemin de fer est justifié de donner au consignataire un avis de placement effectif dans le cas de wagons chargés de marchandises sous scellés antérieurement à la réception d'un permis de livraison des Douanes?"

"La *Brantford Cordage Company* déclare dans sa lettre du 23 avril qu'elle approuve la demande du *Canadian Car Demurrage Bureau* en faveur d'une décision non-officielle sur le point mentionné dans le premier paragraphe de sa lettre du 15 avril.

"Je cite ci-après des extraits appropriés des Règlements canadiens de stationnement et j'ai souligné les mots qui semblent s'appliquer à la question qui est présentement soulevée: —

> "*Règle 2 (b)* — 'La livraison de wagons sur des voies de garage particulières ou des voies de correspondance industrielles constituera un avis à cet effet au consignataire. Si cette livraison ne peut être effectuée parce que telles voies se trouvent pleinement occupées, *ou pour toute autre cause qui échappe au contrôle du voiturier,* un avis écrit de sa disposition à effectuer livraison sera donné et constituera

un avis au consignataire pour les fins de ces règles, dans lequel cas le temps libre sera calculé à partir de 7 heures du matin du jour suivant."

"*Règle 7 (b)* — 'La livraison de wagons sur des voies de garage particulières ou des voies de correspondance industrielles sera censée avoir été effectuée quand tels wagons seront placés sur ces voies, *ou quand ils n'ont pu y être placés à cause de circonstances dont le consignataire est responsable.* Quand des wagons ne peuvent être placés de cette manière, le voiturier avisera le consignataire par écrit de son impuissance à livrer les wagons à cause de l'état des voies particulières ou des voies de correspondance, *ou à cause d'autres conditions imputables au consignataire.* Ceci sera considéré comme constituant un placement effectif.'

" La *Brantford Cordage Company* étant munie d'une voie de garage particulière, la livraison des wagons sur ladite voie de garage constituera un avis à cet effet au consignataire en vertu des dispositions de la règle de stationnement 2 (*b*). Si telle livraison ne peut être effectuée pour toute cause qui échappe au contrôle du voiturier, un avis écrit de sa disposition à effectuer livraison sera donné et a le même effet qu'un avis de placement effectif. Le règlement n° 7 concernant le stationnement est plutôt une interprétation et se rapporte naturellement à la règle de stationnement 2 (*b*). Le fait de donner un avis de placement effectif en même temps qu'un avis d'arrivée ne comporterait rien d'incompatible aux règles régissant le stationnement.

" Il y a des occasions où la livraison de wagons sur des voies de garage particulières ne peut être effectuée parce que telles voies sont pleinement occupées, et aussi parce que quelques wagons sont retenus pendant que le consignataire fait des démarches en vue du dédouanement. Dans ce cas, d'après la phraséologie des règles précitées et de leurs parties soulignées, je suis d'opinion que le voiturier a le droit de notifier le consignataire de son impuissance à effectuer livraison à cause de l'état de la voie de garage particulière, ou à cause d'autres conditions imputables au consignataire, lesquelles peuvent comprendre entre autres choses le retard apporté au dédouanement. Conséquemment, en ce qui concerne le point soulevé présentement, la décision veut, qu'en vertu des conditions décrites dans les règles, un avis de placement effectif peut être donné avant que les wagons soient dédouanés, là où il y a une accumulation de wagons destinés à la voie de garage particulière du consignataire, et qu'il n'incombe pas au chemin de fer de différer l'envoi de cet avis de placement effectif jusqu'à ce que les procédures douanières aient été remplies.

" La décision susmentionnée n'est pas en contradiction avec d'autres dispositions des règles de stationnement et ne supprime pas les droits du consignataire en vertu de ces règles.

" Les lettres du *Canadian Car Demurrage Bureau* et de la *Brantford Cordage Company* font aussi allusion à la question du temps qui s'écoule entre le dédouanement et le stationnement des wagons. Sur ce point, il existe apparemment un conflit entre les parties, mais la question n'est pas suffisamment tirée au clair pour autoriser une déclaration ou décision spécifique basée sur un exposé de faits. Le conflit actuel, ainsi que je l'entends, ne se rapporte pas au droit du chemin de fer de donner un avis de placement effectif soit avant, soit après le dédouanement, mais s'applique d'autre part au calcul de la période libre ou de la période de stationnement. Sous ce rapport les parties suivantes des règles de stationnement seraient applicables: —

"*Règle 4 (h)*—'Le temps perdu par le consignateur et le consignataire par suite de l'aiguillage des wagons ou pour toute autre cause

dont le chemin de fer est responsable sera ajouté à l'allocation de temps libre.'

"*Règle 8*—'Le consignataire ne sera pas requis de payer des frais de stationnement quand se produisent des retards pour lesquels des fonctionnaires du gouvernement ou du chemin de fer sont responsabes."

REQUÊTE DU CHEMIN DE FER GREAT NORTHERN RELATIVEMENT À L'ABANDON DU SERVICE DE CONVOI SPÉCIAL DES "CAMPEURS".

Jugement du commissaire Oliver, le 8 octobre 1925, approuvé par le commissaire en chef, le commissaire en chef adjoint, le sous-commissaire en chef et M. le commissaire Lawrence.

Le commissaire Oliver a présidé à l'audition de cette cause à Vancouver le 13 juillet 1925, en vertu d'une autorisation spéciale de la Commission.

Les arguments de la compagnie de chemin de fer furent:—

(1) Que le convoi spécial des "campeurs" dont le fonctionnement rapportait anciennement un profit, accuse maintenant une perte qui augmente chaque année;

(2) Que cette perte de revenu est causée par la concurrence des autobus, et se produit nonobstant le fait que les taux des autobus sont plus élevés que les taux des chemins de fer, et que la population aux plages mentionnées a augmenté fortement durant les années où ce convoi spécial des "campeurs" a fonctionné;

(3) Que le service régulier du chemin de fer comportant trois convois par jour aller et retour de Vancouver suffit amplement à Crescent (halte) et à White Rock (où tous les convois arrêtent);

(4) Que Ocean Park se trouve à un mille seulement de Crescent et que conséquemment un arrêt à Ocean Park aussi bien qu'à Crescent entraverait indûment les horaires de ses deux convois rapides du jour, tandis que la proximité de Ocean Park à la halte de Crescent accommode raisonnablement les résidents de Ocean Park;

(5) Que le convoi de nuit moins rapide fait une halte à Ocean Park aller et retour, et que le convoi rapide qui quitte Vancouver à 4 heures de l'après-midi serait arrêté sur signal à Ocean Park durant la saison des vacances, si le convoi spécial des "campeurs" était discontinué.

On a invoqué à l'appui du maintien du convoi "spécial des campeurs":—

(1) Que le service accommodait beaucoup les résidents de Vancouver et de Westminster qui désiraient procurer à leurs familles ou à eux-mêmes l'avantage de la villégiature et d'une station balnéaire durant la saison des vacances d'été;

(2) Que le développement des centres de White Rock, Ocean Park et Crescent découlait surtout du service que le convoi "spécial des campeurs" avait assuré aux résidents d'été, vu que les heures de départ et d'arrivée des convois réguliers ne convenaient pas aussi bien que celles du "spécial", la population de White Rock ayant atteint le chiffre de 1,000;

(3) Que le centre de Ocean Park comprend une école d'été à laquelle un certain nombre d'églises de la ville de Vancouver sont conjointement intéressées, et qu'à cause du non-arrêt des deux convois rapides du jour cette entreprise avait un intérêt tout particulier au maintien du service du "spécial";

(4) Que même s'il y eût un service d'autobus de Vancouver et Westminster à White Rock, il n'y avait pas de service d'autobus à Crescent ou Ocean Park à cause de la plus grande distance qui existe entre ces endroits et la route internationale. Il n'y a pas de communication par chemin entre ces trois endroits.

La distance par voie ferrée de Vancouver à Crescent est de 28 milles, à Ocean Park, 29 milles, et à White Rock, 33 milles.

Le prix du passage en chemin de fer aller et retour de Vancouver à White Rock est de $1.15 ou quarante cents passage simple si un livret de 20 billets est

acheté. Le prix du voyage en autobus est de soixante-quinze cents billet simple.

Des trains réguliers à destination de Seattle quittent Vancouver tous les jours à neuf heures du matin et à quatre heures de l'après-midi; pour ce qui concerne le retour de Seattle, ils quittent White Rock à 2 h. 30 de l'après-midi et à 10 h. 45 du soir. Ces trains effectuent des arrêts réguliers à White Rock, mais ils arrêtent à Crescent moyennant signal de gare.

Un train quittant Vancouver tous les jours à minuit et une minute arrête à Ocean Park à 1 h. 20 du matin moyennant signal de gare. Au retour, il arrête à Ocean Park à 6 h. 10 du matin moyennant signal de gare, et il arrive à Vancouver à 7 h. 55 du matin.

Le chemin de fer en question a présenté un état des recettes et des dépenses du "convoi spécial des campeurs" et du "convoi spécial du jour de la Confédération", portant sur les saisons de 1923, 1924 et 1925, en date du 30 septembre 1925, ainsi qu'il suit:—

Année	Recettes	Dépenses	Profits	Pertes
1923	$6,933 66	$4,006 59	$2,927 07	.....
1924	$4,150 96	$4,527 06	.....	$377 10
1925	$3,697 16	$4,980 92	.....	$1,283 76

On remarquera, à la lecture de ces chiffres, que les recettes de 1925 ne font que dépasser légèrement la moitié de celles de 1923, alors que les dépenses se sont accrues jusqu'à concurrence d'un quart environ.

Même si les dépenses de 1925 étaient au même niveau que dans le cas de l'année 1923, il ressortirait encore un déficit sensible d'exploitation en 1925.

La diminution constante des recettes du "Special", bien que la population à desservir ait bel et bien augmenté, alors que les frais de transport par chemin de fer sont nettement inférieurs à ceux des autobus qui font concurrence au réseau en question, semblerait indiquer que les nouvelles conditions résultant de l'amélioration de la grande route et la préférence populaire dont bénéficie le service automobile ont mis le chemin de fer dans une position intenable et imposé au "convoi spécial des campeurs" des déficits constants, de plus en plus considérables et inévitables.

D'un autre côté, on insiste sur le point que d'importants placements reposent sur le service de ce même "Special" et que sa disparition serait nuisible aux nombreux intéressés.

En présence d'un problème aussi difficile à résoudre, il incombe à la Commission d'examiner aussi soigneusement que possible les avancés du chemin de fer ainsi que ceux des habitants du district qui s'imposent à la demande formulée.

Il semblerait que le chemin de fer ne peut être aucunement tenu responsable d'une pareille situation; le réseau y donne un service satisfaisant à un prix sensiblement inférieur à celui que font débourser ses concurrents. L'état de choses qui nous occupe résulte du fait qu'un nombre de plus en plus considérable de personnes ayant un intérêt quelconque dans ces trois plages ont cru bon de se fier aux autobus plutôt qu'au transport ferroviaire. Si cette préférence était imputable au chemin de fer même, il serait grandement puni par suite de l'exploitation forcée d'un service déficitaire. On a émis l'opinion, il est vrai, que le chemin de fer n'avait pas fait une assez grande publicité touchant les avantages fournis par le "convoi spécial des campeurs", mais je ne suis pas d'avis qu'on a apporté les preuves nécessaires à l'appui de cet avancé.

D'après moi, il serait essentiellement injuste de faire subir un pareil coup au chemin de fer en question, vu qu'on ne peut aucunement le tenir responsable du changement de conditions qui s'est produit; il serait essentiellement injuste de le contraindre à continuer l'exploitation d'un service déficitaire dans le seul but de combler les besoins de ceux qui, en partageant leur clientèle, ont fait subir des pertes au chemin de fer dans son exploitation du service "Special" des campeurs.

Il convient de noter que le train de nuit régulier qui est à destination du nord est censé quitter White-Rock à 5h. 55 du matin et arriver à Vaucouver à 7 h. 55 du matin. D'après l'indicateur des chemins de fer, ce train doit arrêter à Ocean-Park ainsi qu'à Crescent moyennant un signal de halte. Le train dit "Special" quittait White-Rock à 7 heures du matin, soit une heure plus tard, ce qui le rendait plus commode. Mais, en dehors de cette avance d'heure, le train régulier "Owl", à destination du nord, comble les besoins des personnes faisant affaires à Vancouver, une fois les vacances d'été terminées, tout comme le "convoi spécial des campeurs " pendant les fêtes.

Le train régulier de l'après-midi quitte Vancouver à 4 heures, tous les jours, à destination de Seattle; il effectue un arrêt à Crescent moyennant signal de halte et arrive à White-Rock à 5 h. 20 de l'après-midi. Le train dit "Special" partait peu de temps après cinq heures. C'était une heure plus commode que dans le cas du train régulier; mais à quatre heures de l'après-midi les banques ont déjà fermé leurs guichets depuis une heure, et une grande partie des personnes faisant affaires à Vancouver et désireuses d'atteindre White-Rock ou Crescent pourraient se servir de ce même train. En vue des vacances d'été, le chemin de fer se dit prêt à effectuer des arrêts à Ocean-Park aussi bien qu'à Crescent moyennant signal de halte, pour ce qui concerne ce train.

Le train du soir effectuant des arrêts à Ocean-Park moyennant signal de halte, on pourrait bénéficier du même nombre d'heures à Vancouver et aux plages en profitant du service régulier, tout comme dans le cas du train dit "Special". La seule différence qui en découlerait reposerait sur le fait qu'on arriverait à Vancouver une heure plus tôt le matin et aux plages une heure plus tôt le soir.

Il ne me semble pas que, dans ces circonstances, le public soit assez incommodé par suite de la disparition du "convoi spécial des campeurs" pour que le chemin de fer soit contraint à exploiter ce train à perte.

Je suis donc d'avis que l'on permette au *Great Northern Railway* de cesser d'exploiter les trains parcourant la distance qui sépare Vancouver de White-Rock, trains portant le nom de "convoi spécial des campeurs", à condition toutefois:

1. Que, durant la période s'étendant du 15 juin au 15 septembre de chaque année, le train d'après-midi parcourant la distance qui sépare Vancouver de Seattle ne quitte pas Vancouver avant quatre heures de l'après-midi;
2. Qu'il effectue, moyennant signal de halte, un arrêt à Ocean Park pendant cette période et à Crescent l'année entière;
3. Que tous les autres arrêts de train restent les mêmes qu'à l'heure actuelle.

DEMANDE FORMULÉE PAR LA CANADIAN EXPLOSIVES, LIMITED, RELATIVEMENT AUX TARIFS PRATIQUÉS SUR LES EXPLOSIFS DE GRANDE PUISSANCE À L'INTÉRIEUR DU CANADA

Décision rendue par l'adjoint du commissaire en chef, le 3 novembre 1925, approuvée par le commissaire en chef et par le commissaire Boyce

Aux termes de la Classification, le transport des explosifs de grande puissance est laissé à la discrétion du chemin de fer. Les tarifs qu'on peut pratiquer en l'espèce sont publiés par chacun des réseaux individuellement. La dési-

gnation, l'emballage, l'apposition de marques, etc., doivent être conformes aux règlements prescrits par la Commission en matière de transport d'explosifs. Il y a des chemins de fer qui ne transportent pas d'explosifs de grande puissance. Il se trouve également des articles qui portent la désignation d'explosifs interdits et que les chemins de fer ne veulent pas mettre à bord de leurs wagons.

Bien qu'il n'y ait rien de commun en matière de dispositions dans le cas des chemins de fer qui déposent des tarifs applicables aux explosifs de grande puissance, on peut se reporter aux tarifs du Pacifique-Canadien et du chemin de fer National du Canada, sur lesquels se trouve la plus forte partie du trafic.

Certains explosifs de grande puissance, tels que les fulminates, les détonateurs, les capsules, les cordeaux détonants, les munitions, les explosifs à fusil et à canon, comportent des tarifs de la première catégorie, s'ils constituent un chargement complet, et des tarifs doubles de la première catégorie s'ils forment des chargements fractionnés, en se servant des prix indiqués comme étant de catégorie spéciale ou en tenant compte du tarif régulier de distance, s'il n'existe pas de tarifs de catégorie spéciale. Il est aussi publié un tarif spécial quant à la poudre servant à faire sauter les souches. En général, dans le cas d'explosifs de grande puissance autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus,—et c'est la dynamite qui constitue le principal article,—on applique les tarifs réguliers de distance afférents à la première catégorie de chargements complets, si l'on a consenti à transporter les dits articles, entre l'Est du Canada et l'Ouest du Canada. Pour ce qui est des chargements fractionnés, la plupart des transporteurs imposent le double du tarif régulier de distance afférent à la première catégorie, bien que le *New York Central Railroad* pratique un tarif représentant trois fois le tarif régulier de distance afférent à la première catégorie et l'*Algoma Eastern Railway* un prix de transport représentant quatre fois ce dernier tarif. Lorsqu'il s'agit d'un mouvement sur deux réseaux à la fois, on applique généralement le tarif régulier de distance de chacun des transporteurs intéressés.

On demande que les prix du transport au wagon des explosifs puissants soit réduit et basé sur le tarif ordinaire des marchandises de la première classe au lieu d'être établi sur le taux milliaire réglementaire de première classe. Des tarifs spéciaux inférieurs aux prix réglementaires sont en vigueur pour le transport général des marchandises entre un grand nombre d'endroits, et dans ces tarifs spéciaux inférieurs, c'est la taxe de la première classe qu'on demande d'appliquer.

C'est de la dynamite qu'il s'agit spécialement. Au sujet de cet article, il y a deux choses à considérer: (1) l'application des facteurs ordinaires de classification et l'emploi d'une comparaison avec la taxe d'articles analogues, et (2) la question du risque.

La dynamite se met dans des caisses de 17½" x 13" x 9", qui pèsent 8 livres et logent 50 livres net. La valeur de la dynamite est de $7.50 par caisse ou $15 par 100 livres. La caisse a une contenance de 1.19 pied cube.

Si l'on établit une comparaison avec d'autres articles qui, au wagon, se rangent dans la 4e ou la 5e classe, il semble que la dynamite soit d'un poids égal sinon supérieur à ces articles et d'une valeur à peu près semblable.

On peut faire remarquer que sont classés plus bas divers autres articles couverts par les règlements de l'Office du Transport des Explosifs et autres articles dangereux. Par exemple, l'acide nitrique en bouteilles est de la 4e classe; en bonbonnes, de la 5e; le charbon de bois, de la 7e; l'essence de pétrole et les allumettes, de la 5e.

Il ne semble pas qu'il y ait assez de différence dans les facteurs de classification pour justifier le tarif dont on se plaint. Dans les circonstances, c'est sur le danger du transport qu'il faut porter l'attention.

Lorsqu'on a commencé à transporter des explosifs, les règlements portant sur les soins de préparation, d'empaquetage et de transport étaient plutôt

rudimentaires. Mais depuis 1909, on a appliqué au Canada, avec l'approbation de la Commission, les règlements de l'Office du Transport des Explosifs et autres articles dangereux. De temps à autre, on a ajouté à ces règlements, en y insérant des dispositions plus sévères concernant l'inspection, la préparation et le mode d'expédition. Une autre sauvegarde réside dans le fait que depuis le 1er mars 1920 le Gouvernement, conformément à la loi sur les Explosifs, examine la formule de tous les explosifs à fabriquer ou à expédier.

A l'audience, on a entendu M. McMullen, inspecteur de l'Office du Transport des Explosifs et autres articles dangereux. Il a déclaré avoir, de temps à autre, en inspectant des magasins, condamné certaines quantités d'explosifs non à cause d'un défaut de fabrication mais de la détérioration provenant d'un magasinage trop prolongé. A la suite de l'inspection, dit-il, la quantité d'explosifs à condamner a diminué sensiblement.

Son témoignage ne portait pas sur la question de savoir si la manutention de la dynamite se faisait, selon la prétention du demandeur, d'une façon beaucoup moins dangereuse qu'autrefois. On peut toutefois mentionner la communication de M. McMullen, en date du 14 novembre 1922, qui est au dossier 1717, partie 7. Cette communication est accompagnée d'une lettre par lui adressée au secrétaire général de l'Association des compagnies de Chemins de fer du Canada en date du 20 janvier 1922. Dans cette communication, il mentionne le progrès sensible réalisé dans la manutention des explosifs les plus dangereux, affirmant qu'il n'y avait pas eu d'accidents par explosifs sur les chemins de fer depuis l'année 1921. On peut noter en passant que les statistiques citées se rapportent au Canada et aux Etats-Unis et qu'on n'en peut rien conclure touchant la sécurité relative du transport dans les deux pays. Il ajoute:

> " Au cours de 1918, les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada ont manipulé une plus forte quantité d'explosifs que jamais en causant une seule perte vie et de très faibles dommages à la propriété, si l'on fait la comparaison avec les années antérieures, 1907, par exemple, alors que la guerre ne sévissait pas, année pendant laquelle cinquante-deux cheminots furent tués et quatre-vingts blessés.
>
> " Pour démontrer la forte augmentation, au Canada et aux Etats-Unis, dans la quantité des explosifs requis pour fins commerciales et militaires et la diminution constante des accidents mortels, la liste suivante est intéressante:

"NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SUR LES CHEMINS DE FER"

1907	52	1914	0
1908	26	1915	0
1909	6	1916	5
1910	2	1917	0
1911	1	1918	1
1912	0	1919	2
1913	0	1920	1

> " Quant aux cinq accidents mortels indiqués pour l'année 1916, il convient d'expliquer que ces accidents furent causés par ce que l'on appelle la " Black Tom Explosion ", que l'on prouva plus tard être imputables à l'intervention d'aubains qui voulaient entraver le transport des munitions destinées au ravitaillement des armées."

Le requérant déclara qu'il ne s'était pas produit d'explosion sur les lignes canadiennes depuis 1907. Le représentant du chemin de fer n'a pas contesté cette déclaration.

D'après les données disponibles, le grand danger qu'il y avait à transporter la dynamite, telle qu'elle était alors fabriquée, provenait de l'exsudation possible de la nitroglycérine de l'absorbant. Présentement, dans la dynamite fabriquée

par le requérant, la nitroglycérine est remplacée par un explosif solide; l'exsudation est donc impossible. On nous a soumis les chiffres suivants: —

		Teneur en nitroglycérine	
Usine de l'est, 1914.....	36.44 pour cent	1923.....	29.34 pour cent
Usine de l'ouest, 1912....	40.63 pour cent	1923.....	23.71 pour cent

La proportion des articles fabriqués accuse un changement. La dynamite gélatinée, la dynamite au sel d'ammoniaque et les poudres à mines de charbon sont considérées comme offrant beaucoup moins de danger au cours du transport. Alors qu'en 1911 la dynamite de nytroglycérine représentait 92 pour 100 de toute dynamite fabriquée au Canada, en 1912 elle était de 16 pour 100. En 1911, la proportion de la dynamite au sel d'ammoniaque était de 1 pour 100, celle de la dynamite gélatinée, de 4 pour 100 et celle des poudres à mine de charbon, de 3 pour 100. En 1923, les pourcentages respectifs étaient de 19 pour 100, 55 pour 100 et 10 pour 100.

D'après les arguments présentés, la question repose sur deux facteurs (1) une inspection et une réglementation plus parfaites; et (2) une modification technique dans la fabrication. On prétend que ces deux facteurs atténuent le danger de la manipulation.

Les compagnies de chemins de fer ont fait mention des polices d'assurance qu'elles portent pour se protéger contre les pertes provenant du transport des explosifs puissants. La preuve est incomplète, car il n'y est pas indiqué si les chemins de fer portent aussi des polices pour se protéger contre la manipulation d'autres articles dangereux.

Des pièces (nos 6 à 10, inclusivement) furent déposées par les chemins de fer démontrant, en substance, que le fait que les pertes provenant du transport des explosifs puissants ont été minimes au cours des sept dernières années (voir pièce n° 3 déposée par le requérant) n'était pas probant, à moins que l'on ait tenu compte du volume de trafic. Les statistiques soumises ne sont pas, toutefois, concluantes, vu que la pièce justificative sur laquelle les chemins de fer comptaient n'établit pas la différence entre les pertes américaines et les pertes canadiennes. En tenant compte de cette explication, on peut affirmer que la pièce 6 telle que versée au dossier comporte la moyenne suivante pour la période de 1918 à 1922: —

	Production moyenne par 1,000 tonnes	Perte par tonne cents
Poudre noire	99	0.155
Explosifs puissants	99	0.338
Charbon de bois	243	0.075
Gazoline	15,257	0.046
Allumettes	116	0.414
Acide nitrique	15	2.114
Alcool	167	0.625

La pièce 3 soumise par le requérant qui traite aussi du transport d'articles dangereux aux Etats-Unis et au Canada (renseignements extraits du rapport de l'Office des explosifs) comporte les détails quant aux pertes qui peuvent être résumés comme suit: —

Articles dangereux, valeur	Valeur de l'essence	Valeur des explosifs puissants	Explosifs puissants proportion du total	Comparés à l'essence
$9,257,715	$4,778,173	$166,856	1·8%	3·5%

Comparées à l'essence, les pertes sous la rubrique des explosifs s'établissent à 3.5 p. 100. Au compte des pertes subies dans le domaine des explosifs puis-

sants et qui se chiffrent à $166,856 pour la période de sept ans, $141,625 sont relevés en 1921. Le reste des pertes est inscrit au compte des années 1917, 1918 et 1923. De cette balance de $25,231, $12,200 représentent la valeur des pertes subies en 1923. Les années 1920 et 1922 n'accusent pas de pertes. Le sommaire pour l'essence indique des pertes annuelles qui ont varié d'un minimum de $367,862 à un maximum de $882,894.

On a fait allusion, dans des dépositions, au chiffre élevé des pertes pour l'année 1921. Ces pertes sont imputables à un chemin de fer qui a placé un wagon chargé de dynamite directement à l'arrière d'une locomotive en violation flagrante des instructions et des règlements à ce sujet. Un tamponnement s'est produit. La dynamite n'a pas explosé par suite du choc. Toutefois, le wagon prit feu. Les flammes se communiquèrent à la dynamite et une explosion se produisit.

Tel qu'indiqué, les détails généraux qui ont été soumis se rapportent aux Etats-Unis et au Canada. Pour ce qui concerne le Canada seulement, certains détails furent fournis au cours des dépositions. Ainsi, on a déposé que pour l'année 1923 alors que la quantité de dynamite transportée s'est totalisée à 27,000,000 de livres, les pertes ont été de $558.23. Ces pertes résultèrent d'un tamponnement, mais il n'y eut pas d'explosion. Au cours des dix dernières années, les pertes s'établissent approximativement à $5,000. Il a aussi été déposé qu'aucune partie de la dynamite en question avait explosé.

A une certaine époque il fallait que les expéditions d'explosifs puissants fussent accompagnées d'un gardien qui était autorisé par le chemin de fer à voyager à titre gratuit. Cette disposition n'existe pas maintenant.

On a affirmé aussi que les expéditeurs bénéficiaient il y a quelques années d'une réduction de taux de 15 p. 100 en raison du fait de la garantie consentie par l'expéditeur en vue d'indemniser la compagnie de chemin de fer en cas d'accident. Cette garantie comportait la promesse de "l'indemniser pour toutes pertes ou dépenses qui pourraient être occasionnées par suite de dommages à la propriété ou d'acidents à des personnes pour lesquelles il est responsable, causés par tels explosifs". Cette disposition n'est plus requise. Vu qu'on a parlé de cette disposition qu'en termes généraux seulement, il ne semble pas convenable de tirer une conclusion définitive quant à la portée de cette entente alors qu'elle était en vigueur, ni d'exprimer une opinion sur le cas que l'on doit faire du fait qu'elle n'existe plus.

Il semble que par suite des conditions, que l'on a exposées, il s'est produit une amélioration marquée dans la réduction au minimum du facteur risque, et que l'on peut faire état de cette circonstance en ce qui a trait à la question des taux. Dans le but d'y donner suite, on devrait rendre une ordonnance enjoignant aux compagnies ferroviaires de modifier leurs tarifs sur les explosifs puissants, de manière que les taux qui y seront publiés ne dépasseront pas les taux courants publiés de première classe, lorsque ceux-ci sont inférieurs aux taux milliaires réglementaires sur les consignations par wagon complet; qu'en ce qui concerne les consignations moindres que par wagon complet, il ne devrait pas y avoir de modification dans l'échelle tarifaire des diverses lignes, mais que les taux devraient être basés sur les taux courants de classe lorsque ces derniers sont inférieurs aux taux milliaires réglementaires. Aussi, que les taux à prix ferme par chargements de wagon à partir de James-Island et Powder-Point, C.-B., en destination des stations dans l'Ouest canadien soient basés sur le taux de palier actuel pour Vancouver, plus les taux courants de première classe, au lieu d'être interprétés comme actuellement, d'après le taux de palier plus les taux milliaires réglementaires de première classe.

PLAINTE DE LA DOMESTIC HARDWOODS, INC., AU SUJET D'UNE PRÉTENDUE SURCHARGE DU BOIS DE CONSTRUCTION PAR WAGON COMPLET

Rapport du chef du trafic, du 15 décembre 1925, émis comme jugement de la Commission

L'objet de ce litige concerne la plainte de la *Domestic Hardwoods, Inc.*, de New York, N.-Y., par Harold H. Orvis & Bro., *à propos* des taux de transport soi-disant exagérés, évalués et perçus sur les wagons G.-T. 12517 et C.-N. 404592, contenant du bois de construction expédié à partir de la voie de garage Otterburn, sur le chemin de fer Témiscouata, le 24 novembre 1924, et consigné à Détroit, Mich.

Le taux demandé était de 42½ cents par 100 livres, et les plaignants demandent un taux de 40 cents par 100 livres. A l'époque du transport de ces consignations, le tarif C.C.C. n° 489 du chemin de fer Témiscouata stipulait un taux sur le bois de construction, en chargements de wagon, de 42½ sous par 100 livres, d'Otterburn à Détroit, avec acheminement par la Rivière-du-Loup et le chemin de fer National du Canada. Il n'existe pas de tarif désignant d'une manière spécifique un taux à prix ferme sur le bois de construction transporté d'Otterburn à Détroit par Edmundston et le chemin de fer du Pacifique-Canadien, mais il y avait en vigueur à l'époque du transport de ces consignations le tarif C.C.C. n° 535 du chemin de fer Témiscouata, lequel imposait un taux de 40 cents par 100 livres à partir d'Otterburn à Pittsburg, Pe, avec acheminement par Edmundston, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien et Détroit, Mich. D'après le règlement dans le tarif susdit quant aux taux pour transport aux endroits intermédiaires, le taux susdit s'appliquerait comme maximum pour Détroit, Mich.

Les plaignants déclarent qu'antérieurement à l'expédition de ces consignations, le représentant des expéditeurs avait questionné l'agent du chemin de fer Témiscouata à l'endroit d'origine relativement au taux d'Otterburn à Détroit, et qu'on lui avait dit que celui-ci serait de 42½ cents par 100 livres, que les consignations soient transportées par le chemin de fer National du Canada ou par le Pacifique-Canadien. Se basant sur cette déclaration on avait retenu et chargé deux wagons du chemin de fer National du Canada. Durant cet intervalle, le représentant des consignateurs fut notifié par son bureau de New-York d'acheminer les wagons par le Pacifique-Canadien par suite d'un taux plus bas demandé par cette compagnie. Les ordres d'expéditions originaires fournis par le représentant des consignateurs et remplis par eux indiquent que les wagons furent acheminés par le chemin de fer National du Canada pour être livrés au Wabash à Détroit, et bien que le représentant des consignateurs déclare avoir demandé à l'agent du Témiscouata de les acheminer par Edmundston et le Pacifique-Canadien, le Témiscouata refusa de s'y conformer, et les expédia par la Rivière-du-Loup et le chemin de fer National du Canada. L'acheminement tel qu'il appert sur les ordres d'expéditions, et tel que précité ne fut pas modifié. Les plaignants réclament le privilège du taux plus bas, soit 40 cents par 100 livres.

La compagnie ferroviaire conteste le taux cité prétendant que son agent n'a pas averti le représentant des consignateurs que le taux était le même par les deux routes. Toutefois, sans tenir compte des faits à cet égard, la Commission devrait rendre la décision, selon moi, que le taux légalement établi pour la route suivie par les consignations serait applicable, et la Commission n'a pas le pouvoir d'enjoindre le remboursement en se basant sur une échelle de taux inférieure. C'est malheureux qu'il se soit glissé quelque malentendu ou erreur dans le taux cité, mais la Loi des chemins de fer prévoit l'inspection libre des tarifs par le public, et il incombe à la compagnie ferroviaire de demander et de percevoir les taux qui y sont déposés et publiés légalement. Sur la question de la protection des cotes de taux erronés, la Commission a décidé dans un certain nombre de cas:—

"A la date du 8 avril 1925, la Commission a notifié MM. Nolan et Cunnings que la compagnie de messagerie était obligée, en vertu de la Loi des chemins de fer, de demander et de percevoir le taux déposé et publié légalement, et elle ne permet pas à ses employés de se départir des tarifs ainsi déposés et publiés légalement, et que, par conséquent, la Commission n'avait pas le pouvoir, d'après les documents déposés, d'enjoindre à la compagnie de messagerie de rembourser la différence entre le taux déposé et publié légalement, et le taux, qu'un employé de la compagnie de messagerie a soumis au requérant.

"On a notifié de plus le requérant que la question de savoir s'il avait oui ou non droit de recours contre l'employé de la compagnie de messagerie qui lui avait demandé un taux erroné était une question du ressort d'une cour ayant la juridiction compétente, et que, par conséquent, la Commission était incapable d'exprimer une opinion sur cet aspect de la question.

"Remarque.—La décision officieuse ci-dessus est en accord avec la décision rendue par la Commission en 1906, dans l'affaire des cotes tarifaires erronées, dossier n° 3079, dans laquelle on prétendait que la cote erronée d'un taux peut avoir été faite de bonne foi, et que le consignateur a pu s'y baser sans avoir connaissance de son erreur, ou la transaction entière a pu être un moyen pour accorder ou recevoir un tarif plus bas que celui dans la liste des tarifs ordinairement demandés aux consignateurs, et que la politique convenable de la Commission est de reconnaître seulement les taux contenus dans les tarifs et de laisser libres de s'adresser aux tribunaux, afin d'en obtenir justice, les personnes prétendant avoir envoyé des consignations d'après des contrats spéciaux, ou qui ont été trompées par des renseignements faux. On a adhéré à cette décision dans les cas semblables depuis lors. Vol. XV, des jugements et ordonnances imprimés de la Commission, à la page 39.

Quant à la prétention des plaignants que ces wagons auraient dû être expédiés par Edmonton et le chemin de fer du Pacifique-Canadien, plutôt que par la Rivière-du-Loup et le chemin de fer National du Canada, le dossier indique que bien que le représentant du consignateur eût demandé à l'agent du chemin de fer Témiscouata de les expédier par la route en premier lieu nommé, l'agent refusa de le faire; les ordres originaux tels qu'établis par le représentant des consignateurs indiquaient d'une manière précise que l'expédition devait se faire par les chemins de fer Nationaux jusqu'à Détroit, la livraison devant être faite par le *Wabash*, et ces instructions de route ne furent pas modifiées. Le chemin de fer Témiscouata fait remarquer que le représentant des consignateurs ayant ordonné que les wagons passent par le chemin de fer National du Canada, et ces derniers, ayant à leur tour, été priés de fournir les wagons vides nécessaires à la Rivière-du-Loup, qu'ils remorquèrent ensuite vides à l'endroit d'expédition, la compagnie était obligée, une fois ces wagons chargés, en vertu des dispositions contenues dans les règlements relatifs au mouvement des wagons de l'*American Railway Association,* de les expédier par le chemin de fer National du Canada. Les plaignants disent que l'on n'adhère pas toujours à ces règlements concernant le mouvement des wagons et, qu'à tout événement, cette Commission ne les reconnaît pas. Le code des règlements relatifs au mouvement des wagons de l'*American Railway Association* stipule que "les wagons étrangers au pays qui se trouvent sur un raccordement direct doivent être expédiés dans leur pays d'origine chargés ou vides". Sauf certaines exceptions qui ne se rapportent pas particulièrement à la question en jeu, la teneur entière de ces règlements est de prévoir le chargement par une route permettant au chemin de fer du pays d'origine de participer au taux du fret. Comme les wagons du chemin de fer National du Canada ont été ordonnés, fournis, mis en place et chargés, j'estime que le chemin de fer Témiscouata avait bien raison d'exiger

que les wagons fussent alors transmis par le chemin de fer National du Canada, ou, comme alternative, que le bois de construction fût déchargé et rechargé dans des wagons qui, en vertu du code des règlements concernant le mouvement des wagons pouvaient à bon droit être expédiés par le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il semblerait qu'une situation telle que celle décrite ici ait été visée et prévue d'une manière précise par les règlements concernant le stationnement des wagons autorisé par l'ordonnance générale n° 201 de cette Commission, datée du 1er août 1917, règlement 4 (g) qui se lit:—

> "Lorsqu'un wagon étranger vide est placé pour chargement par une certaine route détaillée, de manière à protéger la propriété du wagon selon les *Car Service Rules*, et l'orsqu'une fois chargé il est consigné par n'importe quelle autre route, l'indemnité pour surestarie sera imposée jusqu'à ce que le wagon soit déchargé, sans allocation de temps libre."

J'estime donc que dans les circonstances actuelles, afin de profiter du taux moins élevé il aurait incombé aux consignateurs de faire décharger les wagons à eux fournis et en recharger le contenu dans d'autres wagons que l'on aurait pu expédier à bon droit par Edmunston et le chemin de fer du Pacifique-Canadien; que cette mesure n'ayant pas été prise, on a évalué le taux légal applicable et que la plainte soit renvoyée.

REQUÊTE DE LA NEW YORK CENTRAL RAILROAD COMPANY AU SUJET DU REMBOURSEMENT DES FRAIS DU TRANSPORT SUR UN WAGON DE POMMES DE TERRE

Rapport du chef, service du trafic de la Commission, du 16 novembre 1925, émis comme jugement de la Commission.

Le 6 octobre 1921, époque à laquelle les chemins de fer Nationaux du Canada et du Grand Tronc étaient exploités séparément, un wagon de pommes de terre fut expédié de la Jonction Chambord, P.Q., à Newington, Ont., le consignateur n'ayant pas précisé de route. Il n'existait pas alors de taux d'entier parcours en vigueur à partir de l'endroit d'origine jusqu'à la destination par n'importe quelle route. La Jonction Chambord est une station sur la division de Jonquières des chemins de fer Nationaux, anciennement le chemin de fer de *Québec et du Lac St-Jean*. Newington est une station locale sur le chemin de fer *Ottawa and New York*.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont amené ce wagon à Ottawa, puis le chemin de fer *Ottawa and New York* l'a conduit à sa destination.

La taxe demandée était une combinaison d'un taux milliaire à partir de la Jonction Chambord à Rivière-à-Pierre, plus le taux conjoint publié de 8e classe à partir de ce dernier endroit à Newington, Ont., selon les tarifs du chemin de fer National du Canada, C.C.C. N. E-281 et E-854, respectivement, le taux combiné par cette voie s'élevant à 57½ sous par 100 livres. Le *New York Central* déclare que le consignataire a réclamé l'avantage d'un taux d'entier parcours de 52 cents par 100 livres à partir de la Jonction Chambord, tel que contenu dans le tarif du chemin de fer National du Canada, C.C.C. n° E-160, plus le taux de 8e classe de 10 sous par 100 livres, à partir de la Jonction Chambord jusqu'à Cornwall Junction, tel que contenu dans le tarif du chemin de fer National du Canada, C.C.C. n° E-160, plus le taux de 8e classe de 10 sous par 100 livres, de Cornwall Junction à Newington, par le *N. Y. C. R. R.*, tarif n° 2269 C.C.C.

L'on remarquera que ce wagon dont le point de départ se trouvait sur le chemin de fer National du Canada a été amené par le *N. Y. C.* à Ottawa qui l'a remis au chemin de fer *Ottawa and New York* pour être conduit à sa destination sur cette ligne.

Le taux que l'on réclame est basé sur un mouvement sur trois lignes, à savoir, le chemin de fer National du Canada, le Grand Tronc et le *Ottawa and New York*. Il semble que l'*Ottawa and New York*, sans avoir conféré de la question avec les chemins de fer Nationaux, a payé la réclamation du consigna-

taire et a envoyé une facture du montant au chemin de fer National du Canada à cause du soi-disant mauvais acheminement donné à ce wagon.

Subséquemment le consignataire s'est retiré des affaires et la question est actuellement en litige entre les deux compagnies ferroviaires intéressées.

J'ignore comment on s'y est pris pour établir ce soi-disant taux combiné de 52 sous. Dans le tarif C.C.C. N° E-160 du chemin de fer National du Canada, qui est mentionné comme autorisation pour le taux de 42 cents à partir de la Jonction Chambord jusqu'à Cornwall Junction, je ne trouve aucun taux publié à partir de la Jonction Chambord jusqu'à Cornwall-Junction. De fait, il n'y a pas de taux publiés à partir de la Jonction Chambord jusqu'à Cornwall-Junction.

Il y a eu un taux de 8e classe publié pour Prescott, qui à l'époque du transport de la consignation était de 43 cents par 100 livres, et bien que le tarif soit décrit comme "tarif commun de concurrence, transport des marchandises", je suis d'avis que peut-être en vertu des dispositions de l'article 329 de la Loi des chemins de fer, le taux pour Prescott devrait s'appliquer comme maximum aux endroits intermédiaires le long de la ligne directe de transit.

La Commission a entendu un certain nombre de fois des cas impliquant un soi-disant mauvais acheminement et la décision a été basée dans chaque cas sur les faits relevant du cas particulier. La décision n° 214 de la conférence de la *Interstate Commerce Commission* se lit comme suit, en partie:—

> "En l'absence d'instructions précises quant à l'acheminement direct par le consignateur, auxquelles le voiturier consent à se conformer, il incombe à l'agent du voiturier d'expédier la consignation par la voie la moins dispendieuse et la plus directe qu'il connaisse de la catégorie décrite par le consignateur, c'est-à-dire, par voie ferrée exclusivement, ou par voie de fer et voie d'eau, et au sujet desquelles il a des taux dont il peut légalement se servir. Si l'agent est dans le doute il doit obtenir les renseignements qu'il convient des officiers compétents de la division du trafic."

Le chemin de fer National du Canada dans son refus de rembourser le *New York Central* se base sur le fait qu'il n'y a pas eu de mauvais acheminement; qu'en l'absence d'instructions précises reçues du consignateur quant à l'acheminement et du manque de publication d'un taux d'entier parcours par n'importe quelle route, l'agent a transmis la consignation à bon droit, par le raccordement direct entre le réseau National et les lignes du *New York Central.*

Tel que déjà mentionné, à l'époque du transport de cette consignation, le chemin de fer du Grand Tronc ne faisait pas partie des chemins de fer Nationaux du Canada, et puisque cette dernière ligne avait un raccordement direct avec le chemin de fer *Ottawa and New York* à Ottawa, et qu'un taux d'entier parcours était disponible par des combinaisons de taux par la jonction de Rivière-à-Pierre sur le chemin de fer National-Canadien, et comme l'agent ne pouvait connaître le taux disponible par Cornwall Junction, je pense que l'agent et le chemin de fer étaient justifiables de donner à ce wagon l'acheminement mentionné. Comme on l'a déjà fait remarquer, je ne puis pas constater l'existence d'un taux précis de 42 cents publié, pour le transport de la Jonction Chambord à Cornwall-Junction. Ce ne serait que par l'interprétation du tarif conjointement avec l'article 329 de la Loi des chemins de fer (même s'il était à bon droit applicable, à cause de la description du tarif déjà mentionné) appliquant le taux de Prescott comme maximum, en destination de Cornwall-Junction, que l'on établirait un taux combiné pour Cornwall-Junction, et cette combinaison serait d'un cent plus élevée que ce que l'on réclame.

Par suite des faits du cas présent, je suis d'avis que l'on n'a pas fait prendre un mauvais acheminement à ce wagon, et que si le chemin de fer National du Canada ne veut pas prendre sur lui de rembourser au chemin de fer *New York Central,* une partie de ses déboursés, la Commission ne serait pas justifiable d'émettre une ordonnance à cette fin.

APPENDICE "B"

RAPPORT DU CHEF, W. E. CAMPBELL, DÉPARTEMENT DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les renseignements suivants au sujet du travail du département du Trafic, pour le vingtième Rapport Annuel de la Commission.

Le nombre des barèmes de tarif concernant le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les téléphones, les télégraphes, les wagons-lits et les wagons-salons, tel que soumis à la Commission, est comme suit:

DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU 31 DÉCEMBRE 1924 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	19,018		
Suppléments	40,031		
		59,049	
Tarifs communs	42,536		
Suppléments	142,830		
		185,366	
Tarifs internationaux	159,320		
Suppléments	500,975		
		660,295	
			904,710
Voyageurs—			
Tarifs locaux	19,265		
Suppléments	24,967		
		44,232	
Tarifs communs	18,807		
Suppléments	29,984		
		48,791	
Tarifs internationaux	36,238		
Suppléments	73,958		
		110,196	
			203,219
Messageries—			
Tarifs locaux	7,218		
Suppléments	57,661		
		63,879	
Tarifs communs	6,474		
Suppléments	25,914		
		32,388	
Tarifs internationaux	6,322		
Suppléments	7,769		
		14,091	
			110,358
Téléphones—			
Tarifs locaux	3,247		
Suppléments	2,645		
		5,892	
Tarifs communs	3,926		
Suppléments	32,456		
		36,382	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,719		
		10,148	
			52,422
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarif locaux	229		
Suppléments	312		
		541	
Tarifs communs	298		
Suppléments	469		
		767	
Tarif internationaux—	355		
Suppléments	1,062	1,417	
			2,725
Télégraphes—			
Tarifs	203		
Suppléments	252		
		455	
			455
Grand otal			1,273,889

DU 1er JANVIER 1925 AU 31 DÉCEMBRE 1925 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	267		
Suppléments	568		
		835	
Tarifs communs	905		
Suppléments	12,929		
		13,834	
Tarifs internationaux	7,016		
Suppléments	41,186		
		48,202	
			62,871
Voyageurs—			
Tarifs locaux	387		
Suppléments	615		
		1,022	
Tarifs communs	789		
Suppléments	1,114		
		1,903	
Tarifs internationaux	1,785		
Suppléments	5,385		
		7,170	
			10,075
Messageries—			
Tarifs locaux	71		
Suppléments	170		
		241	
Tarifs communs	128		
Suppléments	1,807		
		1,925	
Tarifs internationaux	963		
Suppléments	2,061		
		3,024	
			5,200
Téléphones—			
Tarifs locaux	305		
Suppléments	10		
		315	
Tarifs communs			
Suppléments	580	580	
Tarifs internationaux			
Suppléments			
			895
Wagons-lits et wagons-salon—			
Tarifs locaux	2		
Suppléments	8		
		10	
Tarifs communs	11		
Suppléments	38		
		49	
Tarifs internationaux	16		
Suppléments	66		
		82	
			141
Télégraphes—			
Tarifs			
Suppléments	5		
		5	
			5
Total			79,187
Grand total de tous les tableaux			1,353,076

Le nombre des dossiers référés à la division du Trafic durant l'année 1925 pour l'obtention de renseignements, de rapports ou de recommandations a été de 715.

Le nombre des communications adressées aux compagnies de chemins de fer, de messageries, de téléphones et de télégraphes relativement à la bonne interprétation des tarifs, de leur classement et de leur envoi, de même qu'en ce qui a trait aux procurations, aux accords, etc., a été de 1,346. Les communications adressées à d'autres ont été de 1,169, ou un total de 2,515.

Suit la liste des ordonnances relatives au trafic émises, de même que la liste des ordonnances approuvant les ententes ou les contrats relatifs au service dans

les stations entre la *Bell Telephone Company* et les compagnies téléphoniques locales nommées:

ORDONNANCES CONCERNANT LE TRAFIC

N° 35992, 10 janvier 1925.—Refusant le tarif du *Dominion Atlantic Railway,* n° 746, C.C.C. pourvoyant à une augmentation des taux sur les pommes vertes transportées à Halifax, N.-E., pour exportation.

N° 35993, 10 janvier 1925.—Refusant la requête de la *Salada Tea Company of Canada, Limited,* de Toronto, Ont., pour une réduction dans le taux d'importation sur le thé ainsi que le privilège d'un nouvel emballage en transit à Montréal.

N° 36072, 7 février 1925.—Refusant la demande de *Gillies Bros, Limited,* de Braeside, Ont., pour des facilités d'aiguillage commun entre les chemins de fer du Pacifique-Canadien et le chemin de fer National du Canada, à Arnprior, Ont.

N° 36098, 12 février 1925.—Renvoyant les plaintes de la Commission des Liqueurs du gouvernement du Manitoba, Winnipeg, et de la *Retail Merchants' Association of Canada,* contre l'annulation des taux de classe pour l'importation vers l'Ouest canadien, telle que prévue dans le tarif n° 126, C.C.C. de la *Canadian Freight Association,* supplément n° 4, et le n° 127, C.C.C., supplément n° 4.

N° 36108, 19 février 1925.—Suspendant, en attendant une audience par la Commission, la modification projetée par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, du sous-article "D" supplément n° 10 à son tarif n° W-2755, C.C.C.; et la modification projetée par le chemin de fer National du Canada de l'article 10-A, supplément n° 2 à son tarif n° W-401, C.C.C., couvrant l'absorption du quaiage et autres frais à Vancouver et à Victoria, en tant que ces modifications constituent une hausse.

N° 36124, 26 février 1925.—Approuvant le règlement n° 17 de l'*Ottawa Electric Railway Company,* autorisant le secrétaire-trésorier de la compagnie à préparer et à publier ses tarifs.

N° 36133, 5 mars 1925.—Approuvant le règlement n° 1140 de l'*Algoma Eastern Railway Company,* autorisant J. P. Mader, agent général du transport à préparer et à publier ses tarifs.

N° 36134, 4 mars 1925.—Enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir un taux d'aiguillage de 30 cents par tonne nette sur les consignations de charbon, en wagonnées, le poids minimum étant de 50,000 livres, entre le transbordeur à wagons et les voies de déchargement à l'usage du public à Prescott, Ont., à partir du 16 mars 1925.

N° 36139, 14 mars 1925.—Enjoignant au chemin de fer National du Canada de déposer et publier des tarifs indiquant certains ajustements dans les taux sur le ciment et la poussière de pierre, de Montréal aux diverses stations dans la province de Québec.

N° 36170, 17 mars 1925.—Enjoignant qu'un taux de 35½ cents par 100 livres sur le bois de pulpe, en wagonnées, à partir de Chandler, Québec, à Saint-André-d'Argenteuil, Québec, peut entrer en vigueur dans un supplément ultérieur au tarif n° E-475, C.C.C. des chemins de fer Nationaux canadiens, à trois jours d'avis.

N° 36181, 16 mars 1925.—Renvoyant la plainte des fabricants de papier de Winnipeg contre la soi-disant préférence accordée aux acheteurs de l'Est par suite du privilège des chargements mixtes de papier, à partir de Port-Arthur vers l'Est.

N° 36183, 16 mars 1925.—Obligeant le chemin de fer *Boston and Maine* à établir un taux de 40 cents par tonne sur le fer et le soufre concentré, en chargements de wagons, à partir d'Eustis jusqu'à Lennoxville, ou Sherbrooke, Québec. Ce taux devant entrer en vigueur pas plus tard que le 30 mars 1925.

N° 36217, 28 mars 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des marchandises, C.C.C. n° 56 du chemin de fer *Montreal and Southern Counties.*

Ordonnance générale n° 414, 30 mars 1925.—Modifiant l'ordonnance générale n° 364, en date du 23 mai 1922, en établissant une nouvelle échelle par mille devant s'appliquer sur la pierre à chaux agricole, ou la poussière de pierre, à l'est de Port-Arthur, Fort-William et Armstrong, Ontario.

N° 36242, 6 avril 1925.—Accordant la permission au chemin de fer National du Canada de poursuivre Arthur Bengle, de Saint-Hyacinthe, Québec, pour faux affichage, classification, poids et représentation du contenu d'un certain wagon à marchandises consigné à Plymouth, Pennsylvanie.

N° 36243, 6 avril 1925.—Refusant la requête de G. R. Geary, C.R., de Toronto, Ont., pour l'obtention du remboursement de la différence entre le cours actuel du change et le pair par la compagnie du chemin de fer National du Canada, sur une consignation en provenance de la *Canadian Shipping Brokers, Limited,* de Londres, Angleterre, à l'adresse du requérant, à Toronto, Canada.

N° 36296, 22 avril 1925.—déclarant que le taux légal applicable sur une consignation d'huile par la *Sun Oil Company,* envoyée par Marcus Hook, de la Pennsylvanie, à *McColl Brothers, Limited,* de Toronto, Ont., le 28 août 1923, par le chemin de fer National du Canada, devrait être le taux de cinquième classe de 41 cents par 100 livres jusqu'à Gananoque, le taux susdit s'appliquant en tant que maximum jusqu'à Toronto.

N° 36297, 22 avril 1925.—Autorisant le chemin de fer National du Canada à publier un supplément à son tarif C. C. C. n° E-908, en vigueur à partir du 27 avril 1925, dans le but de corriger les erreurs qui se sont glissées dans la compilation du tarif originaire.

N° 36302, 23 avril 1925.—Enjoignant qu'à moins d'une ordonnance contraire, les taux d'abonnement devant être demandés par la *British Columbia Telephone Company* à ses abonnés de Celar Hill et Cadboro Bay, raccordés avec la série de Gordon Head, au lieu du central, comme autrefois, de Victoria, district de Saanich, C.-B., devront être les mêmes que les taux en vigueur le 1er janvier 1924 et antérieurement à cette date; et que la compagnie de téléphone n'impose pas ou ne demande pas d'autres taux à ses abonnés dans ce territoire, autres que ceux en vigueur, sans en avoir préalablement averti ses abonnés.

N° 36311, 25 avril 1925.—Autorisant le chemin de fer National du Canada à publier un supplément à son tarif G. T. R-C. C. C. n° E-4748 annulant, à moins d'un avis statutaire, un taux spécial de 32 cents par 100 livres sur des bouteilles de verre, en chargements de wagon, de Hamilton à Leamington, Ont., dans le but de corriger une erreur.

N° 36324, 29 avril 1925.—Déclarant que le taux légal sur une consignation de tomates à partir de Crystal Springs, Mississipi, à Hamilton, Ont., sur le chemin de fer du Grand-Tronc, expédiée le 12 juin 1920, est de 88 cents par 100 livres.

N° 36347, 4 mai 1925.—Enjoignant au Pacifique-Canadien et au chemin de fer National du Canada d'établir, sur le riz nettoyé, en chargements de wagons, de Montréal, P.Q., à Winnipeg, Man., des taux ne devant pas dépasser ceux anciennement en vigueur à partir de Vancouver à Winnipeg; et que dans le cas des endroits situés à l'ouest de Winnipeg, les taux à partir de Montréal ne devront pas dépasser le pourcentage du taux de 5e classe à partir de Montréal équivalent à la proportion du taux à prix ferme établi de Montréal à Winnipeg au-dessous du taux de la cinquième classe.

N° 36534, 6 mai 1925.—Approuvant le supplément n° 1 au tarif C.C.C. n° E-608 du chemin de fer National du Canada, couvrant les transports en commun avec le *Montreal and Southern Counties Railway.*

N° 36372, 11 mai 1925.—Renvoyant la plainte émanant de la corporation de la ville de Brantford, Ont., comme quoi les tarifs des marchandises déposés et publiés par les compagnies du Pacifique-Canadien et du chemin de fer National du Canada, à la date du 7 juillet 1924, relativement à l'entente de la Passe du

Nid-de-Corbeau, établissent une distinction injuste au détriment de la cité de Brantford de même qu'une préférence déraisonnable contre elle, ainsi que contre les particuliers, firmes et compagnies manufacturières, consignateurs à Brantford.

N° 36405, 22 mai 1925.—Obligeant le chemin de fer Pacifique-Canadien à publier et déposer un taux de $1.90 par grosse tonne sur la pyrite de fer en chargements complets de wagons, à partir de Sherbrooke, P.Q., jusqu'à Sulphide, Ont., le taux susdit devant rester en vigueur jusqu'au 15 septembre 1925.

N° 36420, 1er juin 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs C.C.C. n° 34 du chemin de fer *Nipissing Central.*

N° 36470, 13 juin 1925.—Approuvant le tarif réglementaire C.C.C. n° 10 de l'*Ottawa Electric Railway,* et enjoignant que le tarif spécial de la compagnie susdite, n° 11 C.C.C. renfermant des taux revisés pour la ligne de Britannia, entrent en vigueur le 1er juillet 1925.

N° 36471, 16 juin 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des marchandises C.C.C. n° 2980, du *New York Central Railroad.*

N° 36512, 23 juin 1925.—Refusant la requête de R. H. Mode, de Toronto, *et alias,* pour une ordonnance enjoignant aux chemins de fer Nationaux canadiens de vendre des billets d'abonnements toute l'année entre Scarboro Junction et Toronto.

N° 36542, 26 juin 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs, C. C. C. n° 12 de l'*Ottawa Electric Railway.*

N° 36561, 3 juillet 1925.—Refusant la requête de J. C. Hodgson, président du comité du transport, section des confitures, de la *Canadian Manufacturers' Association,* pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer d'établir des taux à prix ferme plus bas que ceux de la cinquième classe sur les marchandises en conserves, sur la base des poids minima de 40,000 et de 60,000 livres par wagon complet à partir des endroits dans l'Est du Canada, jusqu'aux centres de distribution dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

Ordonnance générale n° 418, 26 juin 1925.—Approuvant la formule de contrat relative aux séries et aux lignes de péage n° 650B, devant être conclu entre la *Bell Telephone Company* et toute autre compagnie, municipalité ou corporation autorisée à construire ou exploiter un réseau ou ligne téléphonique.

Ordonnance générale n° 419, 8 juillet 1925.—Enjoignant aux chemins de fer du Pacifique-Canadien et National du Canada de remettre en vigueur dans les quinze jours de la date de la présente ordonnance, les taux qui étaient en vigueur le 6 juillet 1924, couverts par l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Ordonnance générale n° 420, 8 juillet 1925.—Enjoignant aux compagnies ferroviaires de transmettre leurs tarifs, dans les quinze jours de la date de la présente ordonnance, selon que la chose sera nécessaire, afin de compléter les dispositions de l'article 325 de la Loi des chemins de fer de 1919, telle que modifiée par le chapitre 52, 15-16 Georges V, relativement aux taux sur le grain et la farine à partir des endroits dans l'Ouest du Canada jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, Ont.

N° 36575, 10 juillet 1925.—Permettant au chemin de fer National du Canada de transmettre à une journée d'avis un supplément à son tarif C. C. C. n° E-940 afin de remédier à l'erreur qui s'est glissée dans la publication des taux, sur le fer en gueuse, en reportant les taux milliaires sur les poêles du tarif C.C. C. n° 496 au tarif C. C. C. n° E-940.

Ordonnance générale n° 421, 17 juillet 1925.—Approuvant la classification canadienne de transport n° 17.

N° 36646, 27 juillet 1925.—Renvoyant la requête du *Canadian Shippers' Traffic Bureau* voulant obtenir une décision de la Commission dans l'affaire d'une réclamation contre la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, pour le remboursement des surcharges sur des consignations de bois de construction en chargements de wagon.

N° 36653, 29 juillet 1925.—Renvoyant la requête de la *Dalyte Electric Limited,* de Guelph, Ont., pour une réduction dans la classification des consignations d'ampoules électriques en chargements fractionnés.

Ordonnance générale n° 422, 13 août 1925.—Modifiant l'ordonnance générale n° 201 en ce qui a trait aux règlements canadiens régissant les frais de stationnement des wagons, afin que l'exception au règlement 3 se lise: "Dans cette partie du Canada, de Port-Arthur vers l'Ouest où la 'Loi des grains du Canada' s'applique, le stationnement ne sera gratuit que durant vingt-quatre heures pour le chargement du grain *durant les mois de septembre, octobre et novembre.*"

N° 36718, 20 août 1925.—Refusant la requête de la cité de Toronto, Ont., pour une ordonnance lui donnant la permission d'examiner les livres de la *Bell Telephone Company of Canada.*

N° 36723, 19 août 1925.—Renvoyant la plainte des villes de Riverside, Walkerville, Sandwich et Tecumseh, Ont., contre la division du territoire d'une série faite par la *Bell Telephone Company,* dans la région avoisinant Windsor, et l'augmentation projetée des taux.

N° 36729, 20 août 1925.—Rescindant l'ordonnance n° 6844, du 6 avril 1909, laquelle autorisait la *Canadian Freight Association* à remplacer les taux actuels sur le fil de fer pour clôtures et filets, en chargements de wagon, à partir de Hamilton, Windsor et Walkerville aux endroits à l'est de Toronto, par les taux tarifaires de classe sur ceux-ci, sujets aux taux actuels à prix ferme jusqu'à Montréal et Ottawa comme maxima.

N° 36730, 20 août 1025.—Rescindant l'ordonnance n° 18775 datée du 22 février 1913, qui obligeait les compagnies des chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à publier et à transmettre leurs taux à prix ferme sur le fil de fer pour clôtures et filets en chargements de wagons, (y compris les crampons et les barrières de fil de fer, lorsqu'elles forment partie des chargements de wagons susdits), de Montréal, d'après la base énoncée dans ladite ordonnance.

N° 36732, 28 août 1925.—Permettant au chemin de fer National du Canada de modifier le tarif C.C.C. n° E-838, sans même la publication de l'avis statutaire, en publiant un taux de 3¾ cents par 100 livres sur le sable et le gravier, en chargement de wagon, de Rawdon, P.Q., à Montréal, P.Q.

N° 36758, 1er septembre 1925.—Approuvan. le supplément n° 1 au tarif réglementaire des voyageurs n° 1 C. C. C. du *Canada Central Railway.*

N° 36759, 1er septembre 1925.—Approuvant le supplément n° 1 au tarif réglementaire des voyageurs C. C. C. n° 1 du *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway.*

N° 36760, 1er septembre 1925.—Approuvant le supplément n° 1 au tarif local réglementaire des voyageurs, C. C. C. n° S-3 du *Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway.*

N° 36769, 2 septembre 1925.—Enjoignant aux chemins de fer du Pacifique-Canadien et National du Canada de déposer les tarifs, devant entrer en vigueur pas plus tard que le 15 septembre 1925, abaissant les taux sur les grains et la farine à destination des ports du Pacifique au Canada, pour l'exportation, aux mêmes taux, eu égard à la distance, qui seraient imposés sur ces grains et cette farine si on les transportait vers l'Est pour l'exportation.

N° 36785, 8 septembre 1925.—Approuvant le tarif milliaire réglementaire des marchandises C. C. C. n° 4 de l'*Inverness Railway and Coal Company.*

N° 36805, 15 septembre 1925.—Autorisant l'*Express Traffic Association* de reviser son tarif C. C. C. n° E. T. 869, couvrant les taux des messageries sur la crème, ajoutant une disposition imposant une taxe de cinq cents à Edmonton pour le transfert des bidons en partance ou en destination de la gare de l'*Alberta and Great Waterways Railway.*

N° 36814, 17 septembre 1925.—Autorisant C. N. Ham, président de l'*Express Traffic Association of Canada* à déposer les tarifs en bloc revisés ou sup-

pléments afin d'établir le tableau "B" ou des prairies de l'échelle des taux de messageries entre les stations sises sur l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway,* aussi entre ces stations et celles des autres compagnies de chemins de fer.

N° 36887, 7 octobre 1925.—Suspendant cette partie du supplément n° 28 du tarif n° 36, C. C. C. de la *Canadian Freight Association,* telle que contenue dans les pages 3 et 4, retirant la requête de taux communs sur le bois de construction en provenance d'endroits situés sur le Pacifique-Canadien à certaines stations nommées sur les chemins de fer Nationaux canadiens.

N° 36888, 8 octobre 1925.—Enjoignant que la Classification canadienne des marchandises n° 17 soit amendée afin de faire voir un abaissement du tarif pour des chargements de wagons de caisses à claire-voie pour l'expédition des volailles ou des bestiaux, de la deuxième à la troisième classe, sans changement dans le poids minimum de chargement.

N° 36902, 9 octobre 1925.—Approuvant les tarifs réglementaires de marchandises par mille, à savoir, ceux de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway,* C. C. C. n° 220, et du *Central Canada Railway,* C. C. C. n° 126.

N° 36911, 12 octobre 1925.—Enjoignant que la classification canadienne des marchandises n° 17 soit modifiée en ajoutant à la rubrique distinctive "Liqueurs", à la page 174, la disposition pour "Eaux, minérales ou ordinaires", N. A. I. P. N. telle que couverte par les item 34 et 38 inclusivement, page 87, et l'item 1, page 88.

N° 36976, 24 octobre 1925.—Approuvant le supplément n° 3 au tarif C. C. C. de l'*Express Traffic Association* n° E. T. 694, couvrant des règlements pour le transport des munitions pour armes de petit calibre emballées dans du carton de fibre.

N° 37000, 2 novembre 1925.—Suspendant le supplément n° 38 au tarif du chemin de fer National du Canada, C. C. C. n° 1352, éliminant l'acheminement alternatif par St-Jean et la Jonction Ste-Rosalie aux endroits destinataires indiqués aux pages 4 et 5 du supplément précité.

N° 37025, 5 novembre 1925.—Approuvant le supplément n° 5 au tarif local réglementaire des voyageurs du *Maine Central Railroad,* C. C. C. n° 214.

N° 37026, 5 novembre 1925.—Approuvant le supplément n° 1 au tarif réglementaire des taux maxima des wagons-lits et des wagons-salons du *Maine Central Railroad,* C. C. C. n° S-4.

N° 37027, 5 novembre 1925.—Approuvant le supplément n° 2 au tarif milliaire réglementaire des marchandises du *Maine Central Railroad,* C. C. C. n° 2087.

Ordonnance générale n° 425, 13 novembre 1925.—Enjoignant aux compagnies de chemins de fer de modifier leurs tarifs pour le transport des explosifs de haute puissance, afin que les taux qui y seront publiés ne dépassent pas les taux courants publiés de la première classe, lorsqu'ils sont plus bas que les taux milliaires réglementaires sur les consignations en chargements de wagon complet; qu'en ce qui concerne les consignations en chargements fractionnés, il n'y aura pas de modification dans la base actuelle des diverses lignes, mais le taux sera basé sur les taux courants de classe lorsqu'ils sont inférieurs aux taux milliaires réglementaires, et que les taux pour chargement de wagon à partir de James-Island et de Powder-Point, dans la Colombie-Britannique, en destination des stations dans l'Ouest canadien seront basés sur le taux de palier actuel pour Vancouver, plus les taux courants de première classe, au lieu d'être interprétés, comme actuellement, d'après le taux de palier plus les taux milliaires réglementaires de première classe.

N° 37058, 18 novembre 1925.—Approuvant le supplément n° 2 au tarif local réglementaire des voyageurs, C. C. C. n° S-3 du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia.*

N° 37076, 21 novembre 1925.—Autorisant le *Quebec Central Railway* à publier un supplément à son tarif n° 924 C. C. C., sans l'avis statutaire afin de corriger une faute d'impression qui s'est glissée dans les taux concernant la stéatite, en chargements de wagon, de Leeds et de Robertson, Qué., à Montréal et Windsor Mills, Qué.

N° 37078, 24 novembre 1925.—Approuvant le supplément projeté n° 4 au tarif C.C.C. n° E. T.-694 de la *Express Traffic Association of Canada,* couvrant les règlements pour le transport des acides, des substances inflammables, oxydantes et des échantillons d'explosifs par messagerie.

N° 37104, 1er décembre 1925.—Approuvant les tarifs réglementaires des voyageurs C. C. C. n° 16 du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western,* et le n° 12, C. C. C. du chemin de fer *Quebec Oriental.*

N° 37105, 2 décembre 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs C. C. C. n° E-866, modifiant le tarif C. C. C. n° E-542 des chemins de fer Nationaux canadiens, couvrant les prix des passages maxima des voyageurs dans la ville de Niagara Falls, y compris le township de Stamford, Ont.

N° 37106, 2 décembre 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs C. C. C. n° E-867, modifiant le tarif C. C. C. n° E-542 du chemin de fer National du Canada, couvrant les prix des passages maxima des voyageurs dans la ville de St.-Catharines, Ont.

N° 37109, 2 décembre 1925.—Suspendant le supplément n° 48 au tarif du chemin de fer National du Canada, chemins de fer de l'Etat, C. C. C. n° 1364, en vigueur en tant qu'il projette de faire disparaître, à partir du 18 décembre 1925, l'acheminement alternatif par la Jonction Ste-Rosalie aux endroits destinataires indiqués aux pages 5, 6 et 7 du supplément susdit.

N° 37143, 5 décembre 1925.—Suspendant le supplément n° 14 au tarif du chemin de fer National du Canada C. C. C. n° E-709, en tant qu'il couvre les taux sur les produits des grains à partir de Port-Colborne, Ont., et en destination de Buffalo, New-York.

N° 37154, 12 décembre 1925.—Approuvant le tarif milliaire réglementaire de marchandises C. C. C. 928 du *Quebec Central Railway Company.*

N° 37159, 14 décembre 1925.—Rescindant l'ordonnance n° 37143, suspendant le supplément n° 14 ou tarif C. C. C. n° E-709 des chemins de fer Nationaux canadiens en tant qu'elle couvre les taux sur les produits des grains de Port-Colborne, Ont., à Buffalo, New-York.

N° 37164, 17 décembre 1925.—Modifiant l'ordonnance n° 37109 du 2 décembre 1925, suspendant le supplément n° 48 au tarif C. C. C. du chemin de fer National du Canada n° 1364, en ce qui a trait à l'élimination de l'acheminement alternatif par la Jonction Ste-Rosalie, en ajoutant les mots "et St-Jean" après le mot "Jonction" dans la quatrième ligne de l'ordonnance.

N° 37169, 16 décembre 1925.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs C.C.C. n° 6 du *Brantfort and Hamilton Electric Railawy.*

N° 37188, 23 décembre 1925.—Refusant la requête du chemin de fer National du Canada, pour une ordonnance rescindant l'ordonnance générale de la Commission n° 425, en date du 13 novembre 1925; ou pour une nouvelle audition et la suspension de l'ordonnance générale susdite en attendant cette nouvelle audition.

N° 37195, 31 décembre 1925.—Suspendant le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° E-976 du chemin de fer National du Canada; le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° E-4196 du chemin de fer Pacifique-Canadien; le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° 922 du *Quebec Central Railway,* et le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° 921 du *Quebec Central Railway,* devant entrer en vigueur autant que faire se pourra le 1er janvier 1926 afin de modifier les taux sur le papier à journal, en chargements de wagons, des divers centres d'expédition jusqu'à Clarksville, Knoxville, Memphis et Nashville, Tennessee.

ORDONNANCES CONCERNANT LES SERVICES TÉLÉPHONIQUES

Ordonnance n°	Date	Compagnie correspondante
35956	5 janv. 1925	Carlsrube Telephone Line.
35962	5 janv. 1925	Brant Telephone Company.
35964	3 janv. 1925	La Compagnie de Téléphone de St-Paul-de-Chester.
35967	5 janv. 1925	Hopetown Telephone Company.
35975	8 janv. 1925	Huntingville Telephone Association.
35976	8 janv. 1925	Haldimand Rural Telephone Company.
36001	13 janv. 1925	La Compagnie de Téléphone de Warwick.
36002	13 janv. 1925	Crystal Lake Telephone Company.
36003	13 janv. 1925	New California Telephone Company.
36004	13 janv. 1925	P. F. Quinlan.
36005	13 janv. 1925	Cherry River Telephone Association.
36006	13 janv. 1925	MilbyTelephone Association.
36007	13 janv. 1925	Katevale Telephone Company.
36008	13 janv. 1925	Admaston Rural Telephone Association.
36009	13 janv. 1925	Oliver Corner Telephone Company.
36017	14 janv. 1925	Miltimore Telephone System.
36036	22 janv. 1925	East Middlesex Telephone Company.
36065	4 fév. 1925	Hardwood Rural Telephone Company.
36085	6 fév. 1925	Crews Telephone Company.
36087	6 fév. 1925	Mountain View Telephone Association.
36109	18 fév. 1925	The Centre Thorah Telephone Company.
36117	23 fév. 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de North Norwich.
36126	27 fév. 1925	Lee Valley Rural Telephone Company.
36127	2 mars 1925	Uhthoff Telephone Company.
36128	2 mars 1925	Ardtrea Telephone Company.
36129	2 mars 1925	Forest Home Telephone Company.
36143	5 mars 1925	Egypt Telephone Company.
36144	5 mars 1925	Municipalité de St-Joachim.
36146	9 mars 1925	Mountain Telephone System.
36148	9 mars 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité de North Norwich.
36156	11 mars 1925	Vesta Telephone Company.
36157	11 mars 1925	Grimston Telephone Company.
36158	11 mars 1925	Fourteenth of Brant Telephone Company.
36159	11 mars 1925	Victory Telephone Company.
36163	11 mars 1925	Gillies Mill Telephone Company.
36171	16 mars 1925	Jesse A. Cole and Claude Lobb (Marysburg Telephone Company).
36172	16 mars 1925	Falkirk Telephone Company.
36188	20 mars 1925	Bolton Telephone Company.
36189	20 mars 1925	Citizens' Telephone Company.
36192	19 mars 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Magnetawan.
36197	20 mars 1925	The Petawawa Rural Telephone Company.
36201	24 mars 1925	Dr A. L. Russell (Russell Telephone System).
36202	24 mars 1925	The Caradoc-Ekfrid Telephone Company.
36204	24 mars 1925	Oxford Telephone Association.
36205	24 mars 1925	La Compagnie de Téléphone de Richelieu.
36212	25 mars 1925	The Front Road Telephone Association.
36214	27 mars 1925	Muskoka and Parry Sound Telephone System.
36227	31 mars 1925	Sebringville Telephone Company.
26344	6 avril 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Tiny.
36246	7 avril 1925	Suroff Telephone Company.
36254	7 avril 1925	La Compagnie de Téléphone de St-Jean-Baptiste-de-Roxton.
36269	7 avril 1925	Shakespeare Telephone Company.
36270	7 avril 1925	Sparrow Lake Private Telephone Line.
36274	15 avril 1925	Blind Line Telephone Company.
36275	15 avril 1925	Aberdeen, Plummer, Centre Line Telephone Association.
36276	15 avril 1925	Elmsley South Rural Telephone Company.
36283	16 avril 1925	Winter Private Telephone Line.
36284	15 avril 1925	Commissaires de la municipalité du township de Plummer.
36288	20 avril 1925	Frederick A. Perry (Perry Telephone System).
36290	20 avril 1925	Lacloche Rural Telephone Company.
36293	20 avril 1925	Addison Rural Independent Telephone Company.
36294	20 avril 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Mornington.
36306	24 avril 1925	Town Line of Brant and Elderslie Telephone Company.
36307	24 avril 1925	West Lake Telephone Company.
36308	24 avril 1925	Laurentide Telephone Company.
36309	24 avril 1925	Progressive Telephone Company.
36323	24 avril 1925	Sullivan ; Bentinck Telephone Company.
36331	28 avril 1925	La Compagnie de Téléphone de Woburn.
36332	29 avril 1925	New Glasgow Telephone Company.
36333	29 avril 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Magnetawan.

ORDONNANCES CONCERNANT LES SERVICES TÉLÉPHONIQUES—*Suite*

Ordonnance n°	Date		Compagnie correspondante
36357	4 mai	1925	Ivy-Thornton Telephone Company.
36365	8 mai	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Dover.
36380	13 mai	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité de la corporation du township de Mersea.
36390	19 mai	1925	Rydal Bank-Plummer Telephone Company.
36394	20 mai	1925	Birch Lake Telephone Company.
36412	23 mai	1925	Ashgrove Rural Telephone Company.
36416	27 mai	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Humphrey.
36439	5 juin	1925	The Omemee Telephone Company.
36440	5 juin	1925	Maracle Telephone Company.
36441	5 juin	1925	The Maple Grove Telephone Company.
36442	6 juin	1925	Allenford Rural Telephone Company.
36443	6 juin	1925	Risedale Rural Telephone Company.
36444	6 juin	1925	The Melancthon Telephone Company.
36445	5 juin	1925	Violet Hill Telephone Company.
36450	8 juin	1925	Back Line Telephone Company.
36473	17 juin	1925	Desboro Morresburg Telephone Company.
36475	17 juin	1925	Marmion Telephone Company.
36476	17 juin	1925	Sullivan & Elderslie Telephone Company.
36477	17 juin	1925	North Brant Telephone Company.
36478	17 juin	1925	South Elderslie Telephone Company.
36488	16 juin	1925	Tenth Concession Alice and Fraser Telephone Company.
36489	16 juin	1925	La Compagnie de Téléphone de Charlevoix et Saguenay.
36493	16 juin	1925	Ernestown Rural Telephone Company.
36494	16 juin	1925	Roseville Rural Telephone Company.
36526	23 juin	1925	Rocktown Telephone System.
36552	22 juin	1925	Kingston Road Rural Telephone Company.
36554	30 juin	1925	Wallacetown and Lake Shore Telephone Association.
36559	30 juin	1925	Minesing Telephone System.
36557	9 juil.	1925	Furbrook and Fraserburg Telephone Company.
36576	9 juil.	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township d'Emily.
36581	9 juil.	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de McKellar.
36582	9 juil.	1925	Bracebridge and Northwood Telephone Company.
36583	9 juil.	1925	Lavant Dalhousie Telephone Company.
36601	5 juil.	1925	Verner Telephone System.
36202	15 juil.	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Watt.
36624	21 juil.	1925	Chatham Rural Telephone Association.
36631	22 juil.	1925	Upper Lachute Telephone Association.
36632	22 juil.	1925	St. Armand and Stanbridge Farmers' Telephone Line.
36633	22 juil.	1925	Hillhead Rural Telephone Association.
36634	22 juil.	1925	Hillfoot Rural Telephone Company.
36635	22 juil.	1925	Key Brook Telephone Association.
36636	22 juil.	1925	La Compagnie de Téléphone de Sherbrooke-Est.
36662	10 août	1925	Parmer Private Telephone Line.
36664	10 août	1925	Tara-Keady Telephone Company.
36685	12 août	1925	Chapeau Rural Telephone Company.
36686	12 août	1925	Landsdowne Rural Telephone Company.
36691	12 août	1925	Elliott Private Telephone Line.
36711	15 août	1925	Municipality of the Township of Vespra.
36712	15 août	1925	Burnt River Telephone Company.
36713	15 août	1925	Crown Hill Telephone Company.
36714	15 août	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Tay.
36715	15 août	1925	Rose Telephone Company.
36742	25 août	1925	Pembroke and Mud Lake Telephone Company.
36747	25 août	1925	Town Line Telephone Association of Stafford and Prembroke.
36761	29 août	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Manvers.
36776	1 sept.	1925	Lanark and Ramsay Telephone Company.
36779	1 sept.	1925	Mabel and Ogdensburg Rural Telephone Company.
36780	1 sept.	1925	La Compagnie de Téléphone de St-Ephrem-de-Bagot.
36781	1 sept.	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de North Easthope.
36792	8 sept.	1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Plummer.
36860	29 sept.	1925	Dalesville Rural Telephone Company.
36861	29 sept.	1925	West Goar Telephone Association.
36862	29 sept.	1925	Lachute Rural Telephone Association.
36868	30 sept.	1925	Camp Borden Telephone System.
36892	6 oct.	1925	Indian River Telephone Association.

ORDONNANCES CONCERNANT LES SERVICES TÉLÉPHONIQUES—*Fin*

Ordonnance n°	Date	Compagnie correspondante
36893	6 oct. 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de London.
36894	6 oct. 1925	Welland County Telephone Company.
36895	6 oct. 1925	Corporation of the Township of Hay.
36925	14 oct. 1925	Little Britain Telephone Company.
36926	14 oct. 1925	Cold Springs Rural Telephone Company.
36927	14 oct. 1925	La Compagnie de Téléphone de St-Ours.
36938	14 oct. 1925	J. J. McFadden Lumber Company Telephone System.
36932	6 oct. 1925	Farmers Telephone Company.
36934	12 oct. 1925	Haley's Station Telephone Company.
36937	12 oct. 1925	Fenella Rural Telephone Company.
36938	12 oct. 1925	Cameron Telephone Company.
36947	12 oct. 1925	Crediton Rural Telephone System.
36981	26 oct. 1925	McKillop, Logan & Hibbert Telephone Company.
36982	28 oct. 1925	Barrie-Angus Telephone Company.
37010	31 oct. 1925	Zion & Wolseley Telephone Company.
37011	31 oct. 1925	Boat Lake Telephone Company.
37012	31 oct. 1925	Lakes Chales Telephone Company.
37013	2 nov. 1925	Keppel Rural Telephone Company.
37014	31 oct. 1925	Clavering Telephone Company.
37015	31 oct. 1925	Silver Creek Telephone Company.
37035	7 nov. 1925	Anglo-Canadian Mining and Refining Company.
37036	7 nov. 1925	Lakefield Rural Telephone Association.
37045	12 nov. 1925	Dunwich and Dutton Telephone Company.
37055	12 nov. 1925	Rutherglen Rural Telephone Company.
37086	21 nov. 1925	Rockwood and Oustic Telephone Company.
37093	25 nov. 1925	Atherley Telephone Association.
37108	1 déc. 1925	Geneva Rural Telephone Association.
37127	1 déc. 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township d'Euphrasia.
37128	2 déc. 1925	Dunwich and Dutton Telephone Company.
37129	2 déc. 1925	Lyons Telephone System.
37130	2 déc. 1925	Melrose Telephone Company.
37131	2 déc. 1925	Centreville Telephone Company.
37135	3 déc. 1925	Iron Bridge Telephone Company.
37136	4 déc. 1925	Johnson Municipal Telephone System.
37137	3 déc. 1925	Green Hill Telephone System.
37138	4 déc. 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Tarbutt et Tarbutt Additional.
37139	3 déc. 1925	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Glenelg.
37140	3 déc. 1925	East Grey Telephone Company.
37182	14 déc. 1925	Brighton Municipal Telephone System.
37193	23 déc. 1925	East Hillfoot Rural Telephone Association.

APPENDICE "C"

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA COMMISSION, T. L. SIMONS

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint un résumé de mon rapport annuel sur les activités du département des Ingénieurs de la Commission pendant l'année 1925.

CARTES ROUTIÈRES

La Alberta *Railway and Irrigation Company* a demandé et obtenu l'approbation du tracé général de son embranchement qui s'étend de Woolford, mille 0, à un endroit dans le township 1, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, au mille 13, dans la province de l'Alberta.

La *Alberta Railway and Irrigation Company* a demandé et obtenu l'approbation du tracé général de son embranchement qui s'étend à partir de Cardston mille 0, dans le township 3, rang 25, à l'ouest du 4e méridien, jusqu'au township 5, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, mille 30, dans la province de l'Alberta.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé et obtenu l'approbation du tracé général de son embranchement, de Bromehead, mille 0 au mille 44.2, dans la section 31, township 2, rang 19, à l'ouest du 4e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé et obtenu l'approbation du tracé général de son embranchement de Fife Lake, de la section 14, township 6, rang 1, à l'ouest du 3e méridien, au mille 0, jusqu'à la section 11, township 2, rang 25, à l'ouest du 2e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

EMPLACEMENTS

Le chemin de fer *Nipissing Central* a demandé et obtenu l'approbation des plans, profils de son emplacement et des livres de renvoi s'y rapportant à partir de Larder Lake, au mille 22.5, township de McVittie, province d'Ontario, au lac Osisko, au mille 59.72, dans le township de Rouyn, province de Québec.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé et obtenu l'approbation des plans, profils et livres de renvoi relatifs à son emplacement à partir de la section 22, township 9, rang 26, à l'ouest du 2e méridien, au mille 35, à la section 2, township 11, rang 27, à l'ouest du 2e méridien au mille 49.62, province de la Saskatchewan.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé et obtenu l'approbation des plans, profils et livres de renvoi relatifs à son emplacement de Fife Lake, à partir de la section 10, township 6, rang 1, à l'ouest du 3e méridien, au mille 0, à la section 11, township 2, rang 25, à l'ouest du 2e méridien au mille 60.6, dans la province de la Saskatchewan.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a demandé et obtenu l'approbation des plans, profils et livres de renvoi ayant trait à son embranchement de Whitford Lake à partir de la section 36, township 49, rang, 28, à l'ouest du 3e méridien, au mille 73.22, à la section 1, township 50, rang 28, à l'ouest du 3e méridien, au mille 74.47 dans la province de la Saskatchewan.

EMPLACEMENTS REVISÉS

Approbation de l'emplacement revisé de Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de la section 4, township 51, rang 1, à l'ouest du 4e méridien, au mille 83.14, jusqu'à la section 18, township 51, rang 1, à l'ouest du 4e méridien, au mille 86.33, dans la province de l'Alberta.

Approbation de l'emplacement revisé du chemin de fer National du Canada dans les sections 32 et 33, township 48, rang 21, à l'ouest du 5e méridien, dans la province de l'Alberta.

Approbation de l'emplacement revisé du chemin de fer National du Canada dans les sections 32 et 33, subdivision de Beachburg, dans les lots 32, 33 et 34, concession 1, township de Stafford, comté de Renfrew, province d'Ontario.

Approbation de l'emplacement revisé de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 45.71 au mille 54.57, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement revisé de la voie industrielle de la Dominion Canners Limited sur la rue John, Niagara-on-the-Lake, Ontario.

Approbation de l'emplacement revisé de l'emplacement du Cutknife-Whitford du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 60.13 au mille 73.22, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement revisé de l'embranchement de Suffield-Blackie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 31, township 20, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, au mille 128.77, dans la province de l'Alberta.

Approbation de l'emplacement revisé du chemin de fer Chatham Wallaceburg and Lake Erie dans la ville de Wallaceburg, Ont.

Approbation de l'emplacement revisé de l'embranchement de Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de la section 26, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, au mille 38.35, à la section 8, township 52, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, au mille 92.92, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Craven vers le nord-ouest du chemin de fer National du Canada, à travers la section 29, township 20, rang 20, section 11, township 21, rang 20, et la section 29, rang 19, à l'ouest du 2e méridien dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement revisé du viaduc de Toronto à l'est de la Don dans la cité de Toronto, province d'Ontario.

Approbation de l'emplacement revisé du chemin de fer *Niagara, St. Catharines et Toronto* entre les stations 13+00 et 25+17, dans la ville de Niagara Falls, province d'Ontario.

Approbation de l'emplacement revisé d'une ligne de chemin de fer unissant la subdivision d'Orono du chemin de fer National du Canada à la subdivision de Lakefield du chemin de fer National du Canada à Port-Hope, Ont.

Approbation de l'emplacement revisé de l'embranchement de Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien de la section 26, township 52, rang 3, à l'ouest du 4e méridien, au mille 97.64, à la section 34, township 52, rang 3, à l'ouest du 4e méridien, au mille 99.52, dans la province de l'Alberta.

Approbation de l'emplacement revisé du chemin de fer *Nipissing Central* à partir de Larder Lake, au mille 22.5, dans le township de McVittie, à travers le township de McGarry, dans la province d'Ontario, jusqu'à un endroit près du lac Osisko, dans le township de Rouyn, dans la province de Québec.

Approbation de l'emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 9, township 46, rang 27, à l'ouest du 3e méridien, au mille 45.71, à la section 25, township 49, rang 28, à l'ouest du 3e méridien, au mille 73.18, dans la province de la Saskatchewan.

PASSAGES À NIVEAU

On a approuvé les passages à niveau, protégés par des appareils d'enclenchement, aux endroits suivants:

Croisement du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* par le chemin de fer National du Canada dans le quartier nord-ouest de la section 13, township 53, rang 25, à l'ouest du 4e méridien, dans la province de l'Alberta.

Passage du *Canadian National Electric Railway* sur le chemin de fer National du Canada à la rue Keele, Toronto, Ont.

Croisement du chemin de fer National du Canada avec le chemin de fer Pacifique-Canadien pour des fins de construction dans le lot 285, concession du Nord de la Côte-des-Anges, paroisse de St-Augustin, comté des Deux-Montagnes, dans la province de Québec.

Croisement du chemin de fer National du Canada par la voie de la *Montreal Tramways* sur l'avenue Monkland, Saint-Laurent, P.Q.

Croisement du chemin de fer *Jacques Cartier Union* par le *Montreal Tunnel and Terminal* au mille 5.2, subdivision du mont Royal, près de Montréal, P.Q.

Croisement du chemin de fer National du Canada par les voies doubles de la *Toronto Transportation Commission* sur la rue Keele, Toronto, Ont.

Croisement du chemin de fer National du Canada par le chemin de fer du Pacifique-Canadien à Saint-Boniface, Man.

Croisement du chemin de fer National du Canada par les voies doubles de la *Toronto Transportation Commission* sur la rue Bloor, Toronto, Ont.

Croisement du chemin de fer *Niagara St. Catharines and Toronto* par la voie pour construction de la *Canadian Dredging Company, Limited,* dans le lot 27, concession 7, township de Crowland, comté de Welland, province d'Ontario.

Croisement du chemin de fer National du Canada par les voies doubles du *Winnipeg Electric Railway* à la rue Water, Winnipeg, Man.

Croisement de l'*Essex Terminal Railway* sur le chemin Walker, Walkerville, Ont., par les voies de l'*Essex District Railway.*

Croisement du *Lake Erie and Detroit River Railway* par le *Essex District Railway* sur la rue Seminole, Walkerville, Ont.

Croisement de l'*Essex Terminal Railway* par la double voie de la *Hydro-Electric Power Commission* sur le chemin Tecumseh, Windsor, Ont.

Croisement de l'*Essex Terminal Railway* par les voies doubles de la *Hydro-Electric Power Commission* sur l'avenue Parent, Windsor, Ont.

Passage supérieur au-dessus du chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* par les chemins de fer Nationaux canadiens au mille 4.2 de la subdivision de Cowichan Bay des chemins de fer Nationaux canadiens, île Vancouver, province de la Colombie britannique.

Passage supérieur du tramway à voie simple de la *P. Lyall & Sons Construction Company, Limited* au-dessus de la voie double des chemins de fer Nationaux canadiens au mille 8.7, subdivision de Grimsby des chemins de fer Nationaux canadiens, près de Merritton, Ont.

INSTALLATIONS DE PROTECTION IMPOSÉES AUX PASSAGES À NIVEAU

Installation d'un appareil automatique à signaux au raccordement entre le chemin de fer National du Canada et le chemin de fer du Pacifique-Canadien à Campbell Creek, C.-B.

Installation d'un croisement oblique afin d'en remplacer trois sur la rue Sandwich, Ford City, Ont., au croisement du chemin de fer électrique de la *Hydro-Electric Power Commission* et des chemins de fer Nationaux canadiens.

Elimination des barres du signal avertisseur et disposition différente du fonctionnement des aiguilles du croisement à l'appareil d'enclenchement d'Allenby Junction.

Installation d'un appareil automatique de demi-enclenchement avec signaux à pendule mus par l'électricité au croisement du *Saskatoon Electric Railway* avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien à la 20e rue, Saskatoon, Sask.

Changements dans l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par le chemin de fer National du Canada à Saint-Jean, P.Q.

Installation de signaux au croisement du chemin de fer National du Canada par le chemin de fer du Pacifique-Canadien à Cyr Jct., N.-B.

Changements dans l'appareil d'enclenchement au croisement de la subdivision de Port Perry du chemin de fer National du Canada avec la subdivision d'Orono du chemin de fer National du Canada, à Brooklin, Ont.

Installation de barrières sur les voies du chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern* au croisement avec le *British Columbia Electric Railway* à la rue Principale, Vancouver, C.-B.

Installation d'un appareil de protection à la jonction du chemin de fer National du Canada, embranchement d'Okanagan, avec le chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 3.4 embranchement d'Okanagan, chemin de fer National du Canada, dans la province de la Colombie britannique.

Installation d'un appareil de demi-enclenchement au croisement du chemin de fer du Pacifique-Canadien par la voie de la *Three Rivers Traction Company* sur la rue St-Maurice, Trois-Rivières, P.Q.

Installation d'un appareil d'enclenchement à St-Henri-Ouest, Termini de Montréal du chemin de fer National-Canadien, Montréal, P.Q.

Installation d'un appareil de demi-enclenchement au croisement de la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien avec la ligne de la *New-Brunswick Power Company* à l'avenue Douglas, Saint-Jean, N.-B.

AUTORISATION DE LA MISE EN SERVICE DES APPAREILS D'ENCLENCHEMENT

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de l'embranchement Weyburn-Lethbridge et de la ligne du Sault du chemin de fer Pacifique-Canadien avec les voies du chemin de fer National du Canada à Wayburn, Sask.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au mille 1.5 de la subdivision Kashabowie du chemin de fer National du Canada au croisement de la voie du Pacifique-Canadien à Port-Arthur, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement à St-Augustin, P.Q., au croisement de la voie du Pacifique-Canadien avec celle du chemin de fer National du Canada.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer National-Canadien avec la voie de la *Cape Breton Electric Railway* à la rue Townsend, Sydney, N.-E.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la voie de la *Fort William Street Railway* avec le chemin de fer National du Canada, rue Frederica, Fort-William, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer National du Canada et du Pacifique-Canadien à Pagas, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer National du Canada avec le *Saskatoon Municipal Railway* à l'avenue H. Saskatoon, Sask.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer National du Canada et du chemin de fer *Quebec Railway, Light, Heat and Power, Company* sur le chemin de Beauport, quartier de Limoilou, Québec, P.Q.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au nouveau pont tournant sur le canal de la Trent, Hastings, Ont. par le chemin de fer National du Canada.

La mise en service d'un appareil d'enclenchement au nouveau pont tournant sur la rivière Otonabee à Peterborough, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la *Jacques-Cartier Union Railway* avec le *Montreal Tunnel and Terminal Railway,* près Montréal, P.Q.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer du Pacifique-Canadien avec le chemin de fer National du Canada à Allenby Jct., P.Q.

Mise en service d'un appareil de demi-enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec la *Three Rivers Traction Company* à la rue St-Philippe, Les Trois-Rivières, P.Q.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la subdivision Orono du chemin de fer National du Canada avec la subdivision de Port-Perry du chemin de fer National du Canada, à Brooklin, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la voie du *Lake Erie and Detroit River Railway* avec la voie de la Commission Hydro-électrique, rue Seminole, Walkerville, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la voie de l'*Essex Terminal Railway* avec la voie de la Commission hydro-électrique, avenue Parent, Windsor, Ont.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de la voie de l'*Essex Terminal Railway* avec la voie de la Commission hydro-électrique, chemin Walker, Walkerville, Ont.

RACCORDEMENTS

Raccordement entre le chemin de fer *British Columbia Electric Railway* et le *Vancouver and Lulu Island Railway* à la rue Fir, Vancouver, C.-B.

Raccordement entre l'embranchement Okanagan du chemin de fer National du Canada et la ligne directe du chemin de fer National du Canada à Campbell Creek, C.B. au lot 265, groupe 1, township 19, rang 15, à l'ouest du 6e méridien, province de la Colombie-Britannique.

Raccordement entre le chemin de fer électrique National du Canada (*Toronto Suburban Railway*) et le chemin de fer National du Canada dans le parc de Toronto-Ouest, Toronto, Ont.

Raccordement entre le chemin de fer National du Canada et l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway* dans le quartier nord-ouest de la section 13, township 53, rang 25, à l'ouest du 4e méridien, province de l'Alberta.

Raccordement entre le chemin de fer National du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Armstrong, C.-B.

Raccordement entre les voies de garage de la compagnie *Ford Motor* et le chemin de fer National du Canada à Ford, Ont.

Raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le *Central Harbour Terminals,* Toronto, Ont.

Raccordement entre le chemin de fer National du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Vernon, C.-B.

Raccordement entre la subdivision d'Orono du chemin de fer National du Canada et la subdivision Lakefield du National du Canada, à Port-Hope, Ont.

Raccordement entre les voies des Commissaires du port de Vancouver et le chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 126 de la subdivision Cascades du chemin de fer Pacifique-Canadien à Vancouver, C.-B.

Raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer *Thurso and National Valley* dans le township de Lochaber, comté de Papineau, province de Québec, au mille 90.6, subdivision de Lachute, C.P.R.

VOIES D'ÉCHANGE

Approbation de voies d'échange entre le chemin de fer *Toronto and York Radial* et le chemin de fer National du Canada à Aurora, Ont.

Approbation d'une voie d'échange entre le chemin de fer National du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Calgary, Alta.

Approbation d'une voie d'échange entre le chemin de fer National du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Brighton, Ont.

Approbation d'une nouvelle disposition de voies d'échange entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer National du Canada qui seront transférées du côté ouest au côté est du port dans la ville d'Owen-Sound, Ont.

INSTALLATIONS DE PROTECTION IMPOSÉES AUX PASSAGES À NIVEAU

Amélioration de la vision par l'enlèvement des arbres et des arbrisseaux au passage de la route principale par le chemin de fer National du Canada au lot 8, concession 7 township de Marmora, comté de Hastings, province d'Ontario.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de la rue La Rousselière, Laval-de-Montréal, P.Q., par le chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision par l'établissement de repères au passage entre les lots 26 et 27, 1re concession, township de Slatfleat, province d'Ontario sur la ligne du chemin de fer National-Canadien.

Installation de cloches électriques et de pendules indicateurs au passage du chemin de fer National du Canada immédiatement à l'ouest de la gare de St-Hubert, P.Q.

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Andrew, à Campbellton, N.-B. par le chemin de fer National du Canada.

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Front, à Toronto, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage des rues Pine et Oliver, à Ottawa, Ont., par le chemin de fer National du Canada et par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation de cloches automatiques et de pendules indicateurs au passage de l'avenue Valois à Pointe-Claire, P.Q.

Installation à la rue Cuvillier, à Montréal, P.Q., de barrières que l'on manœuvrera à l'électricité de la tour de la rue Davidson, sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision au passage du chemin de fer National du Canada à Marmora, Ont., par l'établissement de repères sur la propriété de E. D. O'Connor.

Installation d'une planchette indicatrice au sommet du pendule indicateur au passage de la rue Merry, Magog, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'une cloche électrique et d'un pendule indicateur au passage de la rue Bridge, Stellarton, N.-E., par le chemin de fer National du Canada.

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Donegal, Peterborough, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision au passage du mille 28.03 de la subdivision Webbwood du chemin de fer Pacifique-Canadien immédiatement à l'est de la gare de Turbine, Ont.

Amélioration de la vision au Passage de la route Simcoe-Port-Dover par le chemin de fer *Lake Erie and Northern* à deux milles au nord de Port-Dover, Ont.

Installation de barrières à l'électricité au passage de la rue Lindsay, à Drummondville, P.Q., par le chemin de fer National du Canada.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de l'avenue Carling, à Ottawa, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de la rue Reid, à Pterborough, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision au passage près du pont à Coteau, P.Q., par le chemin de fer National du Canada.

Installation d'un signal avertisseur en trois couleurs, modèle Bryant, au passage de la route Beach, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de l'avenue Dunsmore, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo.*

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Main, à Forest, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision au premier passage à l'ouest du pont Waubuno, qui s'élève à l'est de London, Ont., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Installation de deux pendules indicateurs et de cloches automatiques au passages de la route au mille 48.05, de la subdivision Adirondack, du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Côte-des-Neiges, Montréal, P.Q.

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Donegal, à Peterborough, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Amélioration de la vision au passage de la route entre les lots 26 et 27, 1re concession, canton de Slatfleet, province d'Ontario, sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Installation de deux cloches automatiques et de pendules indicateurs au passage de la route immédiatement à l'est de la gare de Bothwell, Ont., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Amélioration de la vision au passage de la route à un endroit à l'est du quart nord-est de la section 24, canton 35, rang 13, à l'ouest du 3e méridien, province de Saskatchewan, sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Installation d'un pendule indicateur en trois couleurs et d'une cloche au passage de la route au mille 13.5, subdivision de Rimouski, chemin de fer National du Canada, près de la gare de St-Anaclet, P.Q.

Amélioration de la vision au passage de la route entre les concessions 5 et 6, canton de Gainsboro, comté de Lincoln, province d'Ontario, à un quart de mille à l'est de Ste-Anne, Ont., sur la ligne du chemin de fer de *Toronto, Hamilton and Buffalo.*

Installation d'une cloche et d'un pendule indicateur au passage de la rue Bridge, Almonte, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

CONTRIBUTIONS PROVENANT DE LA CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

On a autorisé des contributions provenant de la Caisse des Passages à niveau pour les passages suivants:—

Installation d'une cloche et d'un pendule indicateur au passage de la rue St-Patrice, à Magog, P.Q.: vingt-cinq pour cent.

Installation de barrières à l'électricité au passage de la rue Lindsay, Drummondville, P.Q., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Construction du passage inférieur de la rue Queen, à Toronto, Ont.: vingt-cinq pour cent.

Amélioration de la vision au deuxième passage public à l'est d'Acton, Ont., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Installation d'un appareil de demi-enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec celui de la compagnie *New Brunswick Power* à l'avenue Douglas, à Saint-Jean, N.-B.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche automatique et de pendules indicateurs au passage de la rue Reid, à Peterborough, Ont., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche automatique et de pendules indicateurs au passage de l'avenue Carling, à Ottawa, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

Amélioration de la vision au passage de la ligne du chemin de fer National du Canada entre les lots 26 et 27, canton de Saltfleet, province d'Ontario, par l'établissement de repères: vingt-cinq pour cent.

Installation de cloches automatiques et de pendules indicateurs au passage de la ligne du chemin de fer National du Canada immédiatement à l'est de la gare de St-Hubert, P.Q.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'un pendule indicateur au passage de la rue Front, à Toronto, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de la rue St-Patrice, à Magog, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche électrique et d'un pendule indicateur au passage des rues Pine et Oliver, à Ottawa, Ont., par le chemin de fer National du Canada et par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

Installation de cloches automatiques et de pendules indicateurs au passage de l'avenue Valois, à Pointe-Claire, P.Q., par le chemin de fer National du Canada et par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche électrique automatique au passage de la ligne du chemin de fer National du Canada à Bedford, N.-E.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche électrique automatique et d'un pendule indicateur au passage de la rue Bridge, Stellarton, N.-E., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche électrique et d'un pendule indicateur au passage du chemin Irishtown, Sunny Brae, N.-B., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Détournement de la route Montréal-Sherbrooke dans le but d'éliminer deux passages à niveau sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le canton de Bolton-Est, comté de Brome, province de Québec: vingt-cinq pour cent.

Installation de deux pendules indicateurs et de cloches électriques au passage de la route au mille 48.05, subdivision Adirondack, chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Côte-des-Neiges, P.Q.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'un pendule indicateur à trois couleurs et de cloches électriques au passage de la route au mille 13.5, subdivision de Rimouski, chemin de fer National du Canada, près de la gare de St-Anaclet, P.Q.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage connu sous le nom de la Côte-de-la-Réserve, à Chicoutimi, P.Q., par le chemin de fer National du Canada: vingt-cinq pour cent.

Amélioration de la vision au passage de la ligne du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* à un quart de mille à l'est de St-Anns, Ont.: vingt-cinq pour cent.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage de la rue Bridge, Almonte, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien: vingt-cinq pour cent.

LIGNES OUVERTES À LA CIRCULATION DES TRAINS

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de *Great Central Lake*, du chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* à partir de Solly Jct., mille 0 jusqu'au lac Great Central, mille 10.36, île de Vancouver, C.-B.

Ouverture à la circulation de la deuxième voie d'une partie du chemin de fer National du Canada de Mont-Royal à Lazard, P.Q., une distance de 3.4 milles.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Hanna-Warden du chemin de fer National du Canada, de la station de raccordement à Warden, Alta, mille 56.59, subdivision Stettler, jusqu'à Endiang, Alta, une distance de 33 milles.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement *Dunblane-Central Butte* du chemin de fer National du Canada du point de raccordement avec la subdivision Conquest au mille 59.68 en allant vers le sud-est dans la direction de la rivière Saskatchewan méridionale, soit une distance de 11.6 milles.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Eston sud-est du chemin de fer National du Canada du point de raccordement au mille 84.32, subdivision Elrose, jusqu'au mille 29.7, province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du chemin de fer *Nipissing Central* du mille 22.5 dans le canton de McVittie jusqu'à Cheminis, mille 32.3, canton de McGarry, district de Témiscamingue, province d'Ontario.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Kamloops-Kelowna du chemin de fer National du Canada, une distance de 90.33 milles; aussi de l'embranchement Lumby entre le point de raccordement avec l'embranchement Kamloops-Kelowna et Lumby, une distance de 14.82 milles, dans la province de Colombie-Britannique.

Ouverture à la circulation d'une partie du chemin de fer National du Canada entre la gare de Lockport et la ville de Lockport, N.-E., une distance de 4.22 milles.

Ouverture à la circulation de la rectification de la ligne principale du chemin de fer *Algoma Central and Hudson Bay* du mille 103.8 jusqu'au mille 104.79, dans la province d'Ontario.

Ouverture à la circulation d'une partie du chemin de fer National du Canada entre la subdivision Lakefield et celle d'Orono, à Port-Hope, Ont.

Ouverture à la circulation de la rectification de la ligne principale du chemin de fer National du Canada entre le mille 231.88 et le mille 233.52, subdivision Minota, province du Manitoba.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Loverna ouest du chemin de fer National du Canada, du mille 104.06 dans la direction ouest, jusqu'à Hemaruka, Alta, une distance de 50 milles.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Turtleford sud-est du chemin de fer National du Canada, du point de raccordement avec la subdivision Turtleford, chemin de fer National du Canada, au mille 56.2 sur une distance de 23 milles, dans la province de Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Prince-Albert nord-est du chemin de fer National du Canada, du mille 0 jusqu'au mille 23.94, province de la Saskatchcewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Ste-Rose du chemin de fer National du Canada du mille 15 jusqu'au mille 37.48, province du Manitoba.

Ouverture à la circulation d'une partie du chemin de fer *Central Canada* du mille 72.04 jusqu'au mille 85.04, province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation d'une partie du chemin de fer électrique National du Canada (ci-devant le chemin de fer *Toronto Suburban*) de la rivière Humber dans le canton de York jusqu'au coin de la rue Keele et de l'avenue Ste-Claire, dans la cité de Toronto, Ont., une distance de 2.55 milles.

Ouverture à la circulation d'une partie du chemin de fer National du Canada entre la jonction Fresnière et la jonction Rinfret, dans la province de Québec, connue sous le nom de Raccordement de St-Jérôme.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Suffield-Blackie du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 84 jusqu'au mille 124.65, province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Moose Jaw, sud-ouest du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 171.79 jusqu'au mille 207.34, province de Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement Kipp nord-est du chemin de fer Pacifique-Canadien du mille 0, près de Kipp, jusqu'au mille 27, à Turin, Alta.

Ouverture à la circulation du détournement du chemin de fer *Michigan Central* entre la rue Park et la frontière internationale, Niagara Falls, Ont.

PASSAGES À NIVEAU ET DÉTOURS DE ROUTES

Au sujet des plans d'emplacement, on a approuvé un grand nombre de plans de passages à niveau et de détours de routes. On a approuvé en tout environ

cinq cent cinquante passages à niveau et quarante-deux détours de routes, à savoir:—

	Passages à niveau	Détours de routes
Colombie-Britannique	82	2
Alberta	109	12
Saskatchewan	209	13
Manitoba	29	4
Ontario	72	6
Provinces maritimes	59	5

VOIES INDUSTRIELLES

On a autorisé la construction de cent soixante voies industrielles variant en longueur de quelques cents pieds jusqu'à six milles, à savoir:—

Colombie-Britannique	34
Alberta	23
Saskatchewan	19
Manitoba	22
Ontario	62
Québec	27
Provinces maritimes	2

ENTENTES RELATIVES AU TÉLÉPHONE

L'ingénieur-électricien de la Commission a vérifié et statué sur deux cent trente-cinq ententes relativement à des raccordements entre des compagnies de téléphone rural et la compagnie de téléphone Bell.

PASSAGES INFÉRIEURS

Mise en service des passages inférieurs aux rues Cataract et Front, à Niagara Falls, Ont., sur la ligne du chemin de fer *Michigan Central.*

Approbation des plans d'un passage inférieur à la rue Galt, à Sherbrooke, P.Q., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation des plans d'un passage inférieur sous la voie du chemin de fer National du Canada dans le canton de Bertie, comté de Welland, province d'Ontario, à Crescent Beach, Ont.

Approbation des plans d'un passage inférieur sous la voie de la subdivision Newmarket du chemin de fer National du Canada à la rue Bloor, à Toronto, Ont.

Approbation d'un passage inférieur pour piétons sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 83.98, subdivision St-Jean, à l'extrémité est du parc McAdam, à McAdam, N.-B.

Mise en service d'un passage inférieur permettant de faire courir les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et du chemin de fer National du Canada au-dessus de la rue Bloor, à Toronto, Ont.

Mise en service d'un passage inférieur sous les voies du chemin de fer National du Canada au mille 327.01 de Montréal, à la subdivision d'Oshawa, à un mille et quart de Toronto, sur la route Toronto-Kingston.

Approbation d'un passage pour bestiaux donnée à F.-C. McLean, de Oyen, Alta., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Approbation d'un passage inférieur sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Hurontario, à Cooksville, Ont.

Approbation d'un passage inférieur traversant le remblai du chemin de fer National du Canada à l'avenue Atwater, à Montréal, P.Q., pour la Commission d'Aqueduc de Montréal.

Approbation des plans pour l'élargissement du passage inférieur sous les voies du chemin de fer *Dominion Atlantic* à Clementsport, N.-E.

Mise en service d'un passage inférieur à la 101e rue, à Edmonton, Alta., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

PONTS

On a autorisé la construction ou la reconstruction de cinquante-six ponts à travers le pays, ainsi que la constrution de douze ponts au-dessus des voies ferrées. On a fait l'inspection de trente-deux ponts nouveaux ou nouvellement reconstruits et autorisation fut donnée de les ouvrir à la circulation.

DRAINAGE

Approbation d'un projet de drainage au drain Wilson-Mathers sous la ligne du chemin de fer National du Canada dans le canton de Sarnia, province d'Ontario.

Approbation d'un projet de drainage dans le passage inférieur de la rue Jane, à Toronto, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation de l'ouvrage au drain accordé en vertu d'un jugement sous le droit de passage au Canada du chemin de fer *Michigan Central* au lot 24, 7e concession, canton de Caledonia, province d'Ontario.

Approbation de fossés de drainage sur la propriété de Madame O. Germain et sur la propriété de H. Laroche, paroisse de St-Basile, province de Québec, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

EXPROPRIATION

Expropriation de terrains dans la ville de Melfort, Sask., pour être mis en exploitation par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le lot 5, bloc 41, lots 4, 5 et 6, bloc 1.

PASSAGES RÉGLEMENTAIRES

Approbation pour le compte du chemin de fer National du Canada des passages à niveaux et des traverses du chemin de fer en madriers et en ballast réglementaires.

TUNNELS

Approbation d'un tunnel pour la compagnie *Bienfait Commercial* sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à Estevan, Sask.

EXEMPTION DE CLÔTURAGE

Exemption de clôturage sur la subdivision Burford du chemin de fer National du Canada entre le mille 7.15 et 8.90, le mille 40.15 et 40.51 et le mille 40.45 et 40.78.

Exemption de clôturage sur la subdivision Chatham du chemin de fer National du Canada en divers endroits entre le mille 119.70 et le mille 226.36.

Exemption de clôturage sur la subdivision MacTier du chemin de fer Pacifique-Canadien en divers endroits entre le mille 104 et le mille 126.90 et sur la subdivision Parry Sound entre le mille 0 et le mille 0.38.

Exemption de clôturage sur la subdivision Goderich du chemin de fer National du Canada en divers endroits entre le mille 115.78 et le mille 161.23.

Exemption de clôturage sur le chemin de fer *Central Canada* en divers endroits entre les milles 7 et 48.7, province d'Alberta.

Exemption de clôturage sur la subdivision Dunnville du chemin de fer National du Canada en divers endroits entre les milles 19 et 108.13.

Exemption de clôturage sur la subdivision Otterville du chemin de fer National du Canada en divers endroits entre les milles 0 et 40.6.

Exemption de clôturage sur la subdivision lac Windermere du chemin de fer Pacifique-Canadien en divers endroits entre les milles 7.4 et 160.30.

Exemption de clôturage sur le chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* entre le lac Solly et le lac Great Central, île de Vancouver, C.-B.

Exemption de clôturage sur la subdivision Oshawa, Termini de Toronto, du chemin de fer National du Canada, mille 106.23 au mille 106.38.

Exemption de clôturage sur le chemin de fer *Nipissing Central* entre Larder Lake et Cheminis, Ont.

GABARITS RÉDUITS

Les ingénieurs de la Commission ont statué sur un nombre considérable de gabarits réduits sur des voies de garage, à savoir:—

Approbation de gabarits réduits sur les voies de garage des parcs à charbon à Coalspur, Alta, sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Approbation de gabarits réduits sur la voie de garage desservant James Richardson & Sons à Kingston, Ont., sur le chemin de fer National du Canada.

Approbation de gabarits réduits sur la voie de garage à l'emplacement de la *Ferris Coal Company Limited* dans la ville de Hamilton, Ont., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Approbation de gabarits réduits sur la voie de garage du moulin à planer de la compagnie *W.-C. Edwards Limited*, à Ottawa, Ont., au mille 0.49 de la subdivision de Prescott du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation de gabarits réduits à l'abri servant au nettoyage des wagons dans le parc du chemin de fer Pacifique-Canadien à Calgary-Ouest, Alta.

Approbation de gabarits réduits au convoyeur de cendres du chemin de fer Pacifique-Canadien à Winnipeg, Man.

Approbation de gabarits réduits au parc à charbon du chemin de fer Pacifique-Canadien à Winnipeg, Man.

Approbation de gabarits réduits à la remise et aux édifices sur la jetée du chemin de fer Pacifique-Canadien à Vancouver, C.B.

Approbation de gabarits réduits à la grue mobile de la *Canadian Consolidated Rubber Company Limited* au mille 0.7, subdivision de Lachute du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation de gabarits réduits aux travaux temporaires du pont n° 68.4, subdivision de Mégantic, chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Belvidere, à Sherbrooke, P.Q.

Approbation de gabarits réduits au basculeur à wagons sur la voie privée de la *Canadian Dinant Coal Company* au quartier nord-est, section 12, township 48, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, mille 17.5, subdivision Bashaw, du chemin de fer National du Canada.

Approbation de gabarits réduits au basculeur à wagons sur la voie privée de la *Bryan Coal Company Limited* au mille 32.1, embranchement *Alberta Coal*, chemin de fer National du Canada.

Approbation de gabarits réduits à l'élévateur de grain de *Foulds & Sons* sur le chemin de fer National du Canada, à Hastings, Ont.

Approbation de gabarits réduits au basculeur à wagons de la voie privée de la *Mountain Park Coal Company* dans le quart sud-est de la section 33, township 45, rang 23, à l'ouest du 5e méridien, province de l'Alberta.

Approbation de gabarits réduits à l'élévateur et aux hangars des balances de la *Midland Grain Company*, à Titian, près Calgary, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation de gabarits réduits à la voie de garage de la *Brandram-Henderson Limited*, à Montréal, P.Q., au mille 5.46, subdivision de Lachute, chemin de fer Pacifique-Canadien.

DIVERS

Approbation des travaux de construction du chemin de fer Pacifique-Canadien aux entreprises minières de la *Consolidated Diamond Collieries* dans la section 6, canton 10, rang 21, à l'ouest du 4e méridien, province de l'Alberta.

Approbation d'un signal de protection mi-automatique au pont tournant sur la rivière Saint-Charles, près Limoilou, P.Q., sur le chemin de fer National du Canada

Approbation d'un signal de protection automatique entre la jonction Rinfret et le raccordement au raccourci de St-Jérôme, subdivision de Lachute du chemin de fer National du Canada.

Approbation du remplissage du passage inférieur à Invermere, C.-B., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Approbation de l'amélioration de la route conduisant à la gare du chemin de fer National du Canada à Usk, C.-B.

Approbation d'une cale à transbordeur à Port-Mann, C.-B., sur la ligne du chemin de fer National du Canada.

Approbation des plans de la Commission Hydro-Electrique pour des lignes de transmission sur le chemin de fer *Michigan Central* dans les cantons de Enniskillen, Brook, Southwood, Caradoc et Ekrid, province d'Ontario.

Approbation de l'installation de deux lignes de conduits au-dessus des voies du chemin de fer Témiscouata au point où le chemin de fer International franchit la rivière St-Jean, à Edmunston, N.-B.

Approbation de la construction par la Commission Hydro-Electrique d'une tour en acier pour une ligne de transmission de 110,000 volts sur les voies du chemin de fer National du Canada de l'avenue Salisbury à l'avenue Strachan, à Toronto, Ont.

Approbation de la construction de nouveaux termini par le chemin de fer National du Canada à James-Bay, Ont., et la fermeture des termini de locomotives à Depot-Harbour et Parry-Sound, Ont.

Approbation de la construction par la Commission hydro-électrique d'une ligne de 110,000 volts qui sera parallèle au chemin de fer *Michigan Central* de St-Clair Jct. à Petrolia Jct., Ont.

En outre de ce qui précède, les ingénieurs de la Commission ont traité de plusieurs autres questions, telles que l'inspection des voies ferrées en mauvais état, des enquêtes sur les accidents, l'enlèvement des restrictions à la vitesse, l'enlèvement des voies industrielles, la restriction à la vitesse des trains aux stations de raccordement afin de protéger les aiguilles reliant aux voies industrielles, les plaintes relatives aux passages à bestiaux, les croisements de fils, l'interférence par induction, etc.

APPENDICE "C"

RAPPORT ANNUEL DU CHEF DU SERVICE D'EXPLOITATION DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925

Pendant l'année écoulée, diverses compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission lui ont fait rapport de 2,713 accidents au cours desquels il y eut 3,227 victimes. De ce nombre, 272 furent tués et 2,955 blessés. Pour les détails, voir les relevés 1, 3 et 4.

Un examen des relevés 2, 5 et 6 des tués et blessés démontre une diminution de 46 personnes tuées et de 299 personnes blessées.

Sur un total de 2,713 accidents signalés, 1,266 ont fait l'objet d'enquêtes et comportaient 170 pertes de vie et 1,604 cas de blessures. Les relevés 7, 8, 9 et 10 donnent les détails relatifs aux enquêtes faites sur les tamponnements, les déraillements, les accidents aux passages à niveau ainsi que ceux qui ont eu lieu au cours de travaux exécutés sur ou sous des locomotives. On remarquera que ces quatre relevés démontrent un total de 453 enquêtes au sujet de 100 pertes de vie et 747 cas de blessures. Le reste des enquêtes qui se chiffrent à 813 et ont trait au décès de 170 personnes et à 857 cas de blessures, est réparti sur des accidents tombant dans les diverses catégories dont il est fait mention dans les relevés 3, 4 et 5.

Sur un total de 2,713 accidents pendant l'année financière, on compte 3,227 victimes dont 97 contrevenants tués et 132 blessés. A ce sujet, nous renvoyons le lecteur au relevé 16 qui donne le nombre de personnes tuées et blessées par compagnie de chemin de fer et par province.

Quant aux accidents survenus aux passages à niveau, aux installations de protection, etc., on trouvera des détails dans les relevés 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14 et 15.

Le travail d'inspection des appareils de sécurité est en grande partie effectué sous l'empire de l'article 298 de la loi des Chemins de fer et de l'Ordonnance générale n° 102; une seconde édition de cette dernière a été faite durant l'année financière close le 31 décembre 1923 et comprend toutes les modifications à date. Les relevés 19, 20, 21A et 21B exposent en détail l'ouvrage accompli par ce département à ce sujet. Inutile de dire que l'inspection de 120,705 wagons demande beaucoup de temps et comporte une forte somme de travail tant pour ce qui est du travail à exécuter sur les lieux que pour la vérification, l'inscription et le classement de nombreux rapports aux quartiers-généraux. A cela il faut ajouter la correspondance nécessaire en vue d'amener les compagnies de chemins de fer à prendre les mesures qui s'imposent pour rémédier aux irrégularités aussitôt que possible.

L'inspection des 120,705 wagons précités a révélé l'existence de 4,730 wagons défectueux (3.91 p. 100) avec un total de défectuosités se chiffrant à 5,187.

L'inspection des forces motrices est effectuée sous l'empire des articles 298, 299, 300 et 301 de la loi des Chemins de fer, et des Ordonnances générales de la Commission n°s 12, 31, 66, 78, 102, 131, 171, 199, 226, 289, 293, 302, 362, 379, 385, 389, 394, 402, 403, 404, 415, 423, 424 et 428. On a fait au cours de l'année l'inspection d'un total de 13,311 locomotives, dont 544 furent trouvées défectueuses (5 p. 100) avec un total de défectuosités se chiffrant à 439. Voir les détails au relevé 22.

En vertu de l'Ordonnance générale n° 78, dite "Ordonnance concernant l'inspection des chaudières de locomotives", quelque 65,000 formules de rapport d'inspections mensuelles et annuelles ont été produites au cours de l'année.

En vertu de l'Ordonnance générale 330, dite "Ordonnance concernant l'inspection des chaudières fixes", quelque 5,000 formules de rapport d'inspections semi-annuelles et annuelles ont été produites au cours de l'année.

L'examen et le classement des formules et des rapports précités, de même que la correspondance nécessaire qui en est résultée, ont naturellement entraîné beaucoup de travail.

L'inspection du matériel roulant pour voyageurs, des gares et des terrains entraîne également l'inspection des appareils de protection, de la propreté, de l'accommodation, etc. On a soumis de nombreuses questions à l'attention des officiers compétents, et les résultats ont été satisfaisants.

Les requêtes et les plaintes touchant les services de trains et de gares, la protection des passages à niveau, les emplacements de gares, les wagons disponibles, etc., comprennent une grande variété de sujets et nécessitent souvent des enquêtes et des recherches très longues. Au cours de l'année, on a reçu environ 800 plaintes et requêtes, qui ont fait le sujet d'enquêtes et de rapports.

Le personnel de la division a dû parcourir 387,641 milles pour faire le travail brièvement mentionné dans ce rapport.

RELEVÉ N° 1.—Etat indiquant le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés sur les diverses voies ferrées du Canada sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 décembre 1925.

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National du Canada	1	182	30	1,150	74	301	105	1,633
Pacifique-Canadien	4	161	44	762	85	203	133	1,126
British Columbia Electric	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Hull Electric	1	.....	.....	1	.....	.....	1	1
Toronto Suburban	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Great Northern	.....	.....	.....	1	1	2	1	3
Hamilton Radial Electric								
Montreal and Southern Counties	.....	.....	.....	.....	1	8	1	8
Niagara, St. Catharines and Toronto	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2
	.....	.....	.....	.....	1	5	1	5
Grand River	.....	.....	.....	1	.....	7	.....	8
Windsor, Essex and Lake Shore	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	1	24	1	24
Esquimalt and Nanaimo	.....	1	.....	2	.....	1	.....	4
Central Vermont	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	2
Lake Erie and Northern	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5
Maine Central	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Atlantic, Quebec and Western	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Algoma Central and Hudson Bay	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Dominion Atlantic	.....	.....	.....	1	2	5	2	6
Quebec Central	.....	.....	.....	.....	4	1	4	1
Kettle Valley	.....	3	.....	15	1	1	1	19
Quebec, Montreal and Southern	.....	1	.....	5	.....	.....	.....	6
Midland	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Vancouver, Victoria and Eastern	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Père Marquette	.....	.....	.....	3	1	5	1	8
Toronto, Hamilton and Buffalo	.....	1	.....	10	2	2	2	13
Quebec Railway, Light and Power	.....	2	.....	3	.....	.....	.....	5
London and Port Stanley	.....	.....	.....	3	.....	5	.....	8
Brantford and Hamilton Electric	.....	.....	.....	.....	1	3	1	3
Quebec Oriental	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
New York Central	.....	.....	.....	4	2	3	2	7
Michigan Central	.....	2	2	42	11	5	13	49
	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955

RELEVÉ N° 2.—Etat comparé des personnes tuées et blessées entre l'année finissant le 31 décembre 1924 et celle finissant le 31 décembre 1925.

	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1924	17	385	107	2,398	194	471	318	3,254
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	122	.....	.....
Diminution	11	31	31	390	4	.....	46	299

RELEVÉ N° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour l'année finissant le 31 décembre 1925.

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	1	48	9	92		10	10	150
Tamponnement par l'avant		39	6	32			6	71
Tamponnement par l'arrière	1	16		20	2		3	36
Tamponnement dans le parc		4		26		1		31
Tamponnement avec des wagons sur la voie principale				5				5
Tamp. à un passage à niveau						1		1
Passages à niveau protégés par des barrières				1	1	13	1	14
Passs. à niv. protégés par des cloches				1	9	49	9	50
Passs. à niv. protégés par un gardien				1	1	6	1	7
Passages à niveau non protégés				5	65	313	65	318
Passage particulier				2	8	24	8	26
Viol de propriété				1	97	131	97	132
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous			2	232	1		3	232
Divers		154	1	533	2	14	3	701
Ajustant les barres d'attelage, attelage ou dételage			5	94			5	94
Frappé par une locomotive ou wagon entre les gares			8	5			8	5
Tombant d'un vélocipède-auto ou d'un vélocipède			5	166		11	5	177
Wagon vélocipède-auto., vélocipède frappés par un train			9	24			9	24
Rampant sous les wagons				1				1
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage				10		2		12
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage			1	3			1	3
Frappés par wagons sur la voie				16				16
Frap. par aiguille, tuyau d'eau, etc.			2	24			2	24
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc.			1	13			1	13
Explosion de la chaudière de la locomotive				4				4
Tombés d'un train de voyageurs		9	2	6			2	15
Tombés du tender en pelletant du charbon				3				3
Tombés du tender en prenant de l'eau				3				3
Coup de revers		5		12				17
En voyageant sur le chasse-pierre ou marche-pied de locomotive			2	50		1	2	51
Obstacles au-dessus de la voie				2				2
En réparant des wagons sur une voie ouverte quand ceux-ci sont ébranlés				2				2
Tombés du toit des wagons			3	41			3	41
Tombés entre les wagons			3	8			3	8
En appliquant les freins à air		7		152		1		160
En sautant à bas d'un train en mouvement	1	39		55		4	1	98
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	1	27	1	58		3	2	88
Affouillement				7				7
Ecrasés par des locomotives ou wagons aux gares ou dans les parcs	2	6	15	62	4	7	21	75
Pris dans un cœur, dans un contre-rail ou un triangle d'aiguille				1				1
Pris par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille				6				6
Tomb. à bas des échelles des wagons				31				31
Tombant à bas des wagons en manœuvrant le frein à main			1	91			1	91
En manipulant des marchandises et des bagages				34		2		36
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C.				48				48
En piquetant ou moisant les wagons				4				4
En manœuvrant les chaînes d'attelage				1				1
En raccordant ou séparant le boyau ou en tournant le robinet à air				20				20
	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955

RELEVÉ n° 4.—Etat indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1925.

——	C.N.R.		C.P.R.		B.C.E.		H.E.R.		T.S.R.		G.N.R.		H.R.E.		M.&S.C.		N.St. C. & T.		G.R.R.		W.E. & L. S.		E.T.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	3	80	7	60																				
Tamponnement par l'avant	2	13	4	58																				
Tamponnement par l'arrière		33	2	1			1	1				1												
Tamponnement dans le parc		13		12																1				
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale		5																						
Tamponnement à un passage à niveau		1																						
Passages à niveau protégés par des barrières	1	11		2																				
Passages à niveau protégés par cloches	3	35	2	12																				
Passages à niveau protégés par un gardien	1	4		2																				
Passages à niveau non protégés	26	149	26	104						1	1	2	1	6			1	4		4		1	1	24
Passage particulier	1	9	4	14										1						2				
Viol. de propriété	38	65	50	55										1		2		1		1		1		
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	2	139	1	88																				
Divers	2	396	1	278																				
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	1	54	4	36																				
Frappés par une locomotive ou wagons entre les gares	4	5	3																					
Tombé d'un wagon vélocipède-auto ou d'un vélocipède	1	122	4	53																				
Wagon vélocipède-auto, vélocipède frappé par un train	3	13	6	8																				
Rampant sous les wagons		1																						
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage		10		2																				
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage		3	1																					
Wagons sur la voie		9		6																				
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc.	1	13	1	9																				
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc.		6	1	7																				
Explosion de la chaudière de la locomotive		2		2																				
Tombés d'un train de voyageurs	1	6	1	8																				
Tombés du tender en pelletant du charbon		3																						
Tombés du tender alors qu'on prenait de l'eau		2		1																				
Coup de revers		13		4																				
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied de la locomotive	1	26	1	23																				
Obstacle au-dessus de la voie				2																				

Etaient à réparer des wag. sur une voie ouverte lorsque ceux-ci ont été ébranlés	.....	2	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés du toit des wagons	.....	19	2	16	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés entre les wagons	2	1	1	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En appliquant les freins à air	.....	98	.....	55	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En sautant hors du train en mouvement	.....	50	1	37	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	.....	48	2	35	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Affouillement	.....	7	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Renversés par des locomotives ou des wagons aux gares ou dans les parcs	11	45	8	26	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pris dans un coeur, un contre-rail ou un triangle d'aiguille	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	1	.....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	.....	16	.....	14	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	1	49	.....	37	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	19	.....	14	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux S.A.A.C	.....	18	.....	30	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En piquetant et en poussant des wagons	.....	2	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant et désaccouplant des boyaux et en tournant un robinet d'angle	.....	16	.....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	105	1,633	133	1,126	1	....	1	1	....	1	1	3	1	8	....	2	1	5	....	8	....	2	1	24

RELEVÉ n° 4.—Etat indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1925.—(*suite*).

—	E. & N.		C.V.R.		L.E. & N.		Maine Cent.		A.Q. & W.		A.C. & H.B.		D.A.R.		Q.C.R.		K.V.R.		Q. M. & S.		Midland		V.V. & E.		P.M.R.		T.H. & B.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement		1												1				3										
Tamponnement par l'avant																												
Tamponnement par l'arrière																												
Tamponnement dans le parc		2																										
Tamponnement avec des wagons libres sur la voie principale																												
Tamponnement à un croisement de deux voies ferrées																												
Passage à niveau gardé par des barrières																												
Passage à niveau gardé par des cloches																										2		
Passage à niveau gardé par un gardien																												
Passage à niveau non gardé		1		1		3			1				2	3	1	1										3	2	2
Passage particulier																												
Passant sur la voie						2	1							2	3		1								1			
Au cours d'un travail exécuté sur ou sous la locomotive																		2				1				1		
Non classifiés																		5		2		1		1		1		3
Pendant l'attelage, le dételage ou l'ajustement des barres d'att.																		2										
Heurtés par une locomotive entre deux gares																												
Chute en bas d'un wagon, d'un vélocipède-auto ou d'un véloci.																		2										
Wagon, vélo. auto, vélocipèdes heurtés par un train																		2										
Rampant sous les wagons																												
Ecrasés entre les wagons-au-dessus des barres d'attelage																												
En passant entre les wagons et et entre les barres d'attelage																												
Wagons sur la voie																												1
Heurtés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc.																												
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plateforme, etc.																												

Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chute en bas d'un train de voyageurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chute en bas du tender en pelletant du charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chute en bas du tender en prenant de l'eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Coup de revers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En voyageant sur le chasse-pierres	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
Obstacle au-dessus de la voie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En réparant des wagons sur la voie des réparations alors qu'ils sont ébranlés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chute du toit des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....
Chute entre les wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Application des freins pneumatiques	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En sautant à bas d'un train en mouvement	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	1
En voulant monter à bord d'un train en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....
Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés aux gares ou dans les parcs par locomotives ou wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
Pris dans un cœur, un contre-rail ou un triangle d'aiguilles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés en manœuvrant l'aiguille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombant en bas des wagons en manœuvrant le frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
En transportant des marchandises ou des bagages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	1	....	....	....
En chargeant ou déchargeant des matériaux d'A.C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En piquetant ou moisant des wag.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En enchaînant ou désenchaînant des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant ou désaccouplant des conduites pour l'air comprimé et en tournant le robinet d'angle	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	....	4	....	2	....	5	1	....	1	....	....	1	2	6	4	1	1	19	....	6	....	2	....	2	1	8	2	13

RELEVÉ n° 4.—Etat indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1925.—(*fin*).

—	Q.R.L. & P.		L. & P.S.		B. & H.E.		Q.O.R.		N.Y.C.		M.C.R.		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	10	150
Tamponnement par l'avant	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	71
Tamponnement par l'arrière	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	36
Tamponnement dans le parc	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	.....	31
Tamponnement avec des wagons sur la voie principale	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	5
Tamponnement à un passage à niveau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Passage à niveau protégé par des barrières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	14
Passage à niveau protégé par cloches	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	4	....	9	50
Passage à niveau protégé par gardien	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	7
Passage à niveau non protégé	....	....	....	2	....	2	....	....	2	3	1	2	65	318
Passage particulier	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	8	26
Passant sur la voie	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	3	1	97	132
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	3	232
Non-classifiés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	11	3	701
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	5	94
Frappés par une locomotive ou wagon entre les gares	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	8	5
Tombés d'un wagon, d'un vélocipède-auto ou d'un vélocipède	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	177
Wagon vélocipède-auto, vélocipède frappé par un train	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	9	24
Rampant sous les wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	12
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3
Wagons sur la voie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	16
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	24
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plateforme, etc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	13
Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	4
Tombés d'un train de voyageurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	15
Tombés du tender en pelletant du charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	3
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	3
Coup de revers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	17
En voyageant sur le chasse-pierres	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	51
Obstacle au-dessus de la voie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
En réparant des wagons sur la voie pour réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
Tombés du toit des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4	3	41
Tombés entre les wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	8
Application des freins pneumatiques	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	.....	160
Sautant hors d'un train en mouvement	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	4	1	98
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	2	88
Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	7
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	1	1	21	75
Pris dans un cœur, un contre-rail ou un triangle d'aiguilles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1

Frappés par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	6
Tombés d'une échelle de côté ou du bout d'un wagon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	31
Tombés d'un wagon en manœuvrant le frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	91
En manipulant des marchandises ou du bagage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	36
En chargeant ou déchargeant des matériaux d'autres compagnies	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	48
En piquetant ou moisant des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	4
En manœuvrant les chaînes d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
En raccordant ou séparant le boyau ou en tournant le robinet des freins à air	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	20
	....	5	....	8	1	3	....	1	2	7	13	49	272	2,955

RELEVÉ N° 5.—État comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées depuis le 31 décembre 1924 jusqu'au 31 décembre 1925, classées par catégories.

Nature des accidents	1924		1925		Augment.		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	13	203	10	150			3	53
Tamponnement par l'avant	5	32	6	71	1	39		
Tamponnement par l'arrière	1	35	3	36	2	1		
Tamponnement dans le parc	2	68		31			2	37
Tamp. avec des wagons séparés		2		5		3		
Tamp. avec des wag. par suite d'un aiguille ouverte		1						1
Tamponnement à une traverse à niveau		1		1				
Passage à niveau protégé par des barrières	11	15	1	14			10	1
Passage à niveau protégé par cloches	10	47	9	50		3	1	
Passage à niveau protégé par gardien		5	1	7	1	2		
Passage à niveau non protégé	73	220	65	318		98	8	
Passage particulier	13	40	8	26			5	14
Marchant sur la voie	84	109	97	132	13	23		
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	2	340	3	232	1			108
Non-classifiés	14	858	3	701			11	157
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	3	94	5	94	2			
Ecrasés par une locom. ou wagons entre les gares	13	15	6	5			5	10
Tombé d'un wag., d'un veloc. auto ou d'un vélocip.	5	205	5	177				28
Wag. vélocip. auto. vélocip. frappé par un train	6	27	9	24	3			3
Rampant sous les wagons				1		1		
Passant entre les wag. par-dessus les barres d'attel.		11		12		1		
Frappés en pass. entre les wagons séparés	1	8	1	3				5
Wagons sur la voie		18		16				2
Frappés par le mat d'aiguille, le tuyau d'eau, etc.								
Ecrasés entre les wag., les bâtiments, la plate-forme, pile de bois, etc.		26	2	24	2			2
Explosion de la chaudière de la locomotive		15	1	13	1			2
Tombés d'un train de voyageurs	5	12		4				8
Tombés du tender en pelletant du charbon		22	2	15			3	7
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		3		3				
Coups de revers		8		3				5
En voyageant sur le chasse-pierre	1			17		17		
Obstacles au-dessus de la voie		57	2	51	1			6
Wagons déplacés pendant répar. sur voie à cette fin		6		2				4
Tombés du toit des wagons	8	3		2				1
Tombés entre les wagons	5	40	3	41		1	5	
Application des freins pneumatiques		6	3	8		2	2	
Sautant hors d'un train en mouvement	4	160		160				
En essayant de monter surun train en mouvement	3	100	1	98			3	2
Affouillement		65	2	88		23	1	
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	1	23		7				16
Electrocutés		4					1	4
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom.	30							
En passant trop près de l'extrém. d'une rame de wag.		59	21	75		16	9	
Pris d. un cœur, un c.-rail ou de connexion		1						1
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille		2		1				1
Tombés des échelles de côté ou du haut des wagons	2	6		6				
Tombés des wag. en manœuvrant le frein à main		56		31			2	25
Asphyxiés dans un tunnel		101	1	91	1			10
En manipulant des marchandises								
En chargeant ou déchargeant des matériaux, S.A.C.	2	22		36		14		
En piquetant ou moisant des wagons		60		48			2	12
En travaillant dans une dalle de déchargement		2		4		2		
Wag. mis en mouv. alors qu'on les charg. ou décharg.		1						1
Pont roulant ouvert		4						4
Wagons déplacés sur voie principale pendant réparations	1							
En manœuvrant les chaînes d'attache		3					1	3
Couplage et accouplage du boyau de l'air comprimé et manœuvre du robinet		3		1				2
		30		20				10
	318	3,254	272	2,955	28	246	74	545

	T.	B.
1924	318	3,254
1925	272	2,955
Augmentation	–	–
Diminution	46	299

RELEVÉ N° 6.—État comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées pendant l'année finissant le 31 décembre 1924 et l'année finissant le 31 décembre 1925.

Chemins de fer	1924		1925		Augment.		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National du Canada	158	1,897	105	1,633	.....	.....	53	264
Pacifique Canadien	120	1,124	133	1,126	13	2	.....	.....
Lake Erie & Northern	3	8	.....	5	.....	.....	3	3
British Columbia Electric	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Hull Electric	.....	4	1	1	1	.....	.....	3
Toronto Suburban	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Great Northern	1	5	1	3	.....	.....	.....	2
Hamilton Radial Electric	.....	12	1	8	1	.....	.....	4
Montreal & Southern Counties	.....	3	.....	2	.....	.....	.....	1
Niagara, St. Catharines & Toronto	.....	.....	1	5	1	5	.....	.....
Grand River	1	3	.....	8	.....	5	1	.....
Windsor, Essex & Lake Shore	1	10	.....	2	.....	.....	1	8
Essex Terminal	1	.....	1	24	.....	24	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	.....	3	.....	4	.....	1	.....	.....
Central Vermont	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....
Maine Central	.....	1	1	.....	1	.....	.....	1
Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Algoma Central & Hudson Bay	1	4	.....	1	.....	.....	1	3
Dominion Atlantic	.....	5	2	6	2	1	.....	.....
Québec Central	5	2	4	1	.....	.....	1	1
Kettle Valley	2	17	1	19	.....	2	1	.....
Québec, Montréal & Southern	1	25	.....	6	.....	.....	1	19
Midland	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....
Vancouver, Victoria & Eastern	.....	.....	.....	2	.....	2	.....	.....
Père Marquette	3	9	1	8	.....	.....	2	1
Toronto, Hamilton & Buffalo	2	15	2	13	.....	.....	.....	2
Québec Railway Light & Power	.....	.....	.....	5	.....	5	.....	.....
London & Port Stanley	.....	9	.....	8	.....	.....	.....	1
Brantford & Hamilton Electric	.....	3	1	3	1	.....	.....	.....
Québec Oriental	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
New York Central	1	12	2	7	1	.....	.....	5
Michigan Central	15	53	13	49	.....	.....	2	4
Algoma Eastern	2	18	.....	.....	.....	.....	2	18
Napierville Junction	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	6
British Columbia & Yukon	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Northern Pacific	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
	318	3,254	272	2,955	22	50	68	349

	T.	B.
1924	318	3,254
1925	272	2,955
Augmentation	–	–
Diminution	46	299

RELEVÉ N° 7.—État indiquant le nombre de personnes tuées et blessées à la suite de tamponnements qui ont fait l'objet d'enquêtes pendant l'année finissant le 31 décembre 1925.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
15609	12 déc.	C.N.R.	Mimico, Ont., parc		1
15612	28 déc.	C.N.R.	Rossmere, Ont		1
15613	27 oct.	C.N.R.	North-Regina, Sask		2
15625	16 déc.	C.N.R.	Biggar, Sask		1
15636	24 déc.	C.P.R.	Winnipeg, Man		1
15645	3 janv.	C.N.R.	Mimico, Ont., parc		1
15666	27 janv.	C.N.R.	Port-Robinson, Ont		1
15672	13 janv.	C.N.R.	Mandaumin, Ont., 2 milles à l'ouest de		1
15677	5 déc.	C.P.R.	Mégantic, P.Q., 1¼ mille à l'est de la station		2
15691	13 janv.	C.N.R.	Belledune, N.-B	1	3
15706	16 déc.	C.N.R.	Ansell, Alta		1
15712	20 janv.	C.P.R.	St. Luc Jct., P.Q., 1½ mille à l'est		1
15742	8 janv.	C.P.R.	Winnipeg, Man., parc		1
15797	26 fév.	C.P.R.	Glen-Tay, Ont	1	29
15803	31 janv.	C.P.R.	Arcola, Sask., parc		1
15806	2 fév.	C.N.R.	Côteau, P.Q		1
15811	5 fév.	C.N.R.	Babcocks, Man		2
15838	27 fév.	C.P.R.	Fraxa, Ont		1
15860	28 fév.	C.N.R.	Subdivision de Montmagny, P.Q., point 101·3		1
15907	9 mars	C.N.R.	Lyalta, Alta		1
16021	15 avril	C.P.R.	Toronto ouest, Ont., parc		1
16040	7 avril	C.N.R.	Danforth, Ont., 1 mille à l'est		18
16070	18 avril	Q.R.L. & P.	Station Montmorency Falls, P.Q		4
16086	18 avril	C.N.R.	Toronto, Ont., rue Bathurst		1
16178	7 juin	C.N.R.	Charlemagne, P.Q		1
16248	21 mai	E. & N.	Ladysmith, C.-B		2
16287	13 juil.	C.N.R.	Ste-Dorothée, P.Q., 3 perches à l'ouest		1
16318	21 juil.	C.P.R.	Winnipeg, Man		1
16344	3 juil.	C.P.R.	Subdivision Thompson, de point 101, C.-B		1
16394	15 avril	C.P.R.	Crows Nest Subdivision, Alta., Point 65·8	2	24
16412	4 juil.	C.N.R.	Dixville, P.Q., ⅓ mille à l'ouest		1
16429	2 sept.	C.P.R.	Mackey Station, Ont., parc	1	4
16460	14 sept.	C.N.R.	Glencoe, Ont,. parc		1
16463	9 sept.	C.N.R.	Montreal, P.Q., Pt. St-Charles	3	3
16464	6 sept.	H.E.R.	Beaverdale, P.Q	1	1
16487	14 août	G.R.R.	Freeport-Bridge, Ont., point 7·6		1
16489	5 août	C.N.R.	Montréal, P.Q., parc Turcot		1
16516	10 août	L. & P.S.	St-Thomas, Ont		1
16540	27 juil.	C.N.R.	Wolfenden, C.-B		1
16624	22 sept.	C.N.R.	Baril-Lake, Ont	1	5
16647	11 sept.	G.N.R.	Vancouver, C.-B		1
16702	31 oct.	C.N.R.	McCreary, Man		2
16721	19 nov.	C.N.R.	St-Octave, P.Q		1
16741	14 nov.	C.N.R.	Dreghorn, Sask., point 292 de Subdivision Glenavon		5
16782	6 déc.	C.N.R.	Côteau Jct., P.Q		1
15795	7 janv.	C.N.R.	Edmonton, Alta., 127e rue		1
				10	137

RELEVÉ N° 8.—État indiquant le nombre de pertes de vies et de cas de blessures à la suite de déraillements qui ont fait l'objet d'enquêtes au cours de l'année finissant le 31 décembre 1925.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
15699	4 janv.	C.P.R.	Milltown Jct., N.-B., rue King		1
15754	1 déc.	C.N.R.	McIntosh, Ont.		1
15758	2 fév.	C.N.R.	McKim, Sask.		1
15764	13 fév.	C.P.R.	Subdivision Lanigan, point 59·9, Sask.		2
15789	23 fév.	K.V.R.	Mille 206, Subdivision, Princeton, C.-B.		2
15832	19 fév.	C.N.R.	Mille 12, Subdivision Sunny Brae, N.-E.	1	1
15839	27 fév.	C.P.R.	Lachute Station, P.Q., voie de cour à bois	3	4
15845	4 mars	C.N.R.	Warwick, P.Q., 2½ milles à l'ouest		2
15846	3 mars	C.N.R.	Princeville, P.Q., 3 milles à l'ouest		2
15858	28 fév.	C.N.R.	Peterborough, Ont., Quaker Oats Co., voie		1
15877	27 fév.	C.P.R.	Eldon-Station, Ont., 2½ milles à l'ouest		2
15900	1 mars	C.N.R.	Lac St-Joseph, P.Q., Y de l'hôtel		2
15909	25 mars	C.N.R.	Woodcock, C.-B., point 77, Subdivision Buckley		1
15935	26 fév.	C.N.R.	Thornlea, Ont.		1
15952	19 mars	M.C.R.	Windsor, Ont.		1
15971	4 avril	C.P.R.	Mille 56, Subdivision, MacTier, Ont.		17
15974	3 avril	C.N.R.	Mille 5·2, Subdivision Inverness, N.-E.	1	8
16001	12 avril	K.V.R.	Mille 60, Subdivision Carmi, C.-B.		1
16005	7 avril	C.P.R.	Tomkins, Sask.		1
16013	4 avril	C.N.R.	Mille 17, Subdivision Tormentine, N.-B.	1	1
16017	11 avril	C.P.R.	Elkhorn, Man., Subdivision Broadview		4
16019	14 avril	D.A.R.	Lawrencetown, N.-E., 1er passage à l'est de		1
16026	1 mai	C.N.R.	Lévis Station, P.Q., point 113·5		2
16047	23 avril	C.N.R.	Norva, Man., Subdivision Erwood		1
16066	9 mai	C.P.R.	Mille 107·4, Subdivision Tisdale, Sask.	1	1
16068	13 mai	C.N.R.	Mille 84, Subdivision Springhill, N.-B.		2
16069	8 mars	C.N.R.	Parc Obrien, P.Q.		1
16073	11 avril	C.N.R.	Mille 9, Subdivision La Tuque, P.Q.		1
16108	27 avril	E. & N.	Mille 115·2, Subdivision Victoria, C.-B.		1
16126	6 juin	C.P.R.	Taft, C.-B., Subdivision Shuswap		1
16237	23 mai	C.N.R.	Vinsulla, C.-B., point 122		3
16250	7 juin	C.P.R.	Mille 126, Subdivision Broadview, Sask.		1
16253	18 juin	C.P.R.	Mille 31, Subdivision Sutherland, Sask.		1
16262	27 juin	C.N.R.	Jasper, Alta., Subdivision Brulé		3
16272	29 juin	C.N.R.	Quibell, Ont.		3
16311	3 août	C.N.R.	Chatham, Ont., est de la rue William		1
16317	15 juil.	C.N.R.	Cayuga, Ont., 2½ milles à l'est		1
16331	13 juin	C.N.R.	Mille 3, Subdivision Pugwash, N.-E.		1
16340	14 juil.	C.P.R.	Napinka, Parc, Man.	1	1
16347	13 juil.	C.N.R.	Steveville, Alta.		1
16349	16 août	C.P.R.	Exshaw, Alta.		2
16368	4 août	C.N.R.	Hart, Man.		1
16443	17 juil.	C.N.R.	Mille 89, Subdivision Manouan, P.Q.		2
16514	17 sept.	C.P.R.	Moose-Jaw, Park, Sask.		7
16576	7 sept.	C.N.R.	Vegreville, Alta.		1
16579	19 oct.	C.N.R.	Ituna, Sask., point 313, Subdivision Touchwood		18
16586	7 oct.	C.N.R.	Madoc Jct., Ont., ¼ mille à l'est		4
16589	7 oct.	C.N.R.	Birdsall, Ont.		1
16604	16 oct.	C.N.R.	Mille 57, Hudson Bay Ry., Man.		1
16605	27 oct.	C.N.R.	Grainger, Alta.		2
16686	1 nov.	C.P.R.	Montréal, P.Q., Côte St-Paul, parc		1
16699	20 nov.	C.P.R.	Sirdar, C.-B.	1	2
16728	18 nov.	C.P.R.	Cardston, Alta.		1
16767	5 déc.	C.N.R.	Wyebridge, Ont., 1 mille au nord		2
16820	27 nov.	C.N.R.	Warden, Alta.		1
15790	25 fév.	C.P.R.	Mille 14, Subdivision Thompson, C.-B.	1	3
16189	8 juin	C.N.R.	Current Jct., Ont., tronçon Hydro-Electrique		1
				10	133

RELEVÉ N° 9.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées et les numéros de renvoi des enquêtes qui ont été instituées pendant l'exercice finissant le 31 décembre 1925

Dossier d'enquête	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
15570	26661	12 déc.	4·55 p.	C.N.R.	Glen Robertson, Ont., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
15571	30424·7	25 déc.	11·30 a.	L. & P.S.	London, Ont., Ottaway Ave	....	6	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
15608	31646·4	5 déc.	10·50 a.	Q.C.R.	Thetford Mines, P.Q., pass. Sharpe	1	....	Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
15615	15206	20 nov.	11·30 k.	C.P.R.	Abbotsford, C.-B., Avenue Essendene	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
15616	6052·72	15 nov.	15.55 k.	E. & N.	Royston, C.-B., mille 135·9, Subdiv. Victoria	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
15618	26744·37	8 déc.	10.50 a.	C.N.R.	Analo, Man., mille 103, Subdivision Minaki	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural arbres; négligence.
15622	27802·10	9 déc.	9.50 a.	T. H. & B	Brantford, Ont., Avenue Eagle	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain édif., négligence.
15631	26727·147	21 déc.	12.12 p.	C.P.R.	Dean Lake, Ont., Subdivision Thessalon	1	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
15633	9437·139	21 déc.	12.58 p.	M.C.R.	Taylor, Ont., Black Lane Road	2	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
15641	26727·47	12 déc.	7.03 a.	L.E. & N	Galt, Ont., rue Concession	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif., négligence.
15644	27929·21	13 déc.	5.05 p.	P.M.R.	Kingsville, Ont., rue Division	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif., arbres; négligence.
15657	9437·1322	6 janv.	4.45 p.	C.N.R.	Burlington, Ont., rue Ontario	....	2	Sonnerie.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
15658	26711·115	27 déc.	1.50 p.	C.N.R.	Simcoe, Ont., rue Maple	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; arbres.
15661	9437·946	6 janv.	8.39 a.	C.N.R.	Brantford, Ont., rue Chatham	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
15663	28336	8 janv.	10.45 a.	T.H. & B.	Hamilton, Ont., rue Depew	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie d'évit., négligence.
15678	26782·55	19 déc.	5.20 p.	C.N.R.	Ville St-Pierre, P.Q., rue St-Jacques	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
15681	26765·71	19 déc.	1.05 p.	C.N.R.	Kitchener, Ont., rue Lancaster	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
15705	654	30 déc.	6.30 k.	C.P.R.	Vancouver, C.-B., rue Alexandre	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
15711	27073·24	2 janv.	9.30 k.	C.P.R.	Coquitlam, C.-B., rue Shaughnessy	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
15732	26711·113	25 juin	12.31 p.	C.N.R.	Stratford, Ont., pass. MacPherson	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; t. élevé.
15746	9355·66	30 janv.	15.35 k.	C.P.R.	Nobleford, Alta., 1er pass. au sud de la station	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élev.; négligence.
15748	25493·1	17 janv.	12.45 p.	C.P.R.	Toronto, Ont., Avenue Eastern	....	1	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
15788	9437·186	1 fév.	5.33 p.	C.P.R.	Guelph, Ont., pass. Allen's Road	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
15796	26765·259	3 fév.	5.10 p.	C.N.R.	Welland, Ont., 1er pass. à l'ouest	....	2	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
15820	9437·391	20 fév.	4.55 p.	C.N.R.	Galt, Ont., rue Beverley	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
15824	28300·8	8 janv.	5.28 p.	D.A.R.	Falmouth, N.-E., pass. Main Road	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
15833	27401·26	2 fév.	12.20 p.	C.P.R.	Fairville, N.-B., Cushing Road	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
15876	26711·116	9 mars	5.40 p.	C.N.R.	Peterboro, Ont., rue Romaine	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif. négligence.
15905	26765·185	11 mars	11.45 p.	C.N.R.	Ottawa, Ont., rue Rochester	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
15948	9437·552	13 mars	12.35 p.	C.N.R.	London, Ont., rue Egerton	....	1	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
15949	26765·106	4 mars	9.25 p.	C.N.R.	Chatham, Ont., rue Queen	1	....	Barrières	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
15972	6854	26 fév.	8.00 p.	C.N.R.	Palmerston, Ont., rue Main	....	1	Gardien	Piéton	Simple· a.d. urbain; négligence.
15973	9437·144	9 fév.	9.50 a.	A.Q. & W.	Little River East, P.Q., mille 55½	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; oblique; rural; négligence.
15981	26727·150	12 mars	11.20 a.	C.P.R.	Linwood, Ont., 3·2 milles à l'ouest	1	....	Sans prot.	Buggy	Simple; oblique; rural; négligence.
15982	26711·68	18 mars	6.05 p.	C.N.R.	Port-Colborne, Ont., rue King	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
15938	27258·21	6 avril	10.00 a.	C.N.R.	Hamilton, Ont., rue Caroline	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple· oblique; urbain; négligence.
15985	22282	18 mars	7.35 a.	C.P.R.	Cooksville, Ont., rue Hurontario	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
15987	268·2·44	10 avril	4.55 p.	M.C.R.	Maidstone, Ont., ¼ mille à l'est	1	....	Sans prot.	Buggy	Double; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
15995	26711·117	4 avril	4.30 p.	C.N.R.	Simcoe, Ont., rue Stanley	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
15999	9437·1058	25 fév.	17.16 k.	C.P.R.	Haney, C.-B., 1er pass. à l'est de la station	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16002	9437·1245	7 avril	8.35 p.	M.C.R.	Stevensville, Ont., rue Victoria	2	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16003	26765·135	29 mars	2.50 p.	C.N.R.	Lacolle Station, P.Q., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16011	9437·1098	16 avril	10.20 a.	C.N.R.	Ford City, Ont., Route Pillette	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16020	33229·10	25 mars	12.20 a.	C.N.R.	Sussex, N.-B., pass. Heffer	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
16034	15552	14 avril	18.10 k.	C.N.R.	Edmonton, Alta., 124e rue	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16038	9437·565	8 avril	9·03 a.	C.P.R.	Montréal, P.Q., Côte-des-Neiges	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.

16041	26765·25	31 mars	1.15 p.	C.N.R.	Casselman, Ont., 2e pass. à l'est	....	1	Sonnerie	Buggy	Simple; a.d. urbain; négligence.
16050	26711·36	6 mai	12.30 p.	C.N.R.	Picton, Ont., route East Lake	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
16054	33703	29 avril	10.30 p.	C.N.R.	Brampton, Ont., rue Mill	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16062	33550·1	2 mai	11.15 a.	C.N.R.	Summerside, I. P.-E., rue King	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres.
16074	34051	15 mai	12.05 a.	E.T.R.	Windsor, Ont., Avenue Howard	1	24	Sans prot.	Autobus	Simple; a.d. urbain.
16087	9437·1201	25 avril	8.41 k.	C.P.R.	Winnipeg, Man., rue Notre-Dame	....	2	Sans prot.	Tracteur	Double; a.d. urbain· négligence.
16089	27467·42	12 mai	13.37 k.	C.N.R.	Weyburn, Sask., mille 11·4 subdiv. Weyburn	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16096	26765·155	12 mai	2.20 p.	C.N.R.	Kitchener, Ont., rue Wellington	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16103	27156·85	9 mai	8.30 p.	C.P.R.	Adamsville Station, Qué., 300 pieds à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
16127	31671	20 mai	1.48 p.	C.N.R.	Walkerville, Ont., route Parent	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16128	27929·9	7 mai	11.08 a.	P.M.R.	Wallaceburg, Ont., rue Murray	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d urbain; voie d'évit.; négligence.
16143	26765·39	22 mai	5.14 p.	C.N.R.	Winona Station, Ont., 1er pass. à l'ouest	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
16146	27218·26	15 mai	9.50 a.	C.N.R.	Barrington Passage, N.-E., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16147	27401·27	16 avril	6.50 p.	C.P.R.	Beechwood, N.-B., mille 85·1	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; t. élev.; négligence.
16155	26765·194	18 mai	8.35 a.	C.N.R.	Craigville, Ont., 1er pass. au sud	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16157	26727·151	23 mai	4.10 p.	C.P.R.	Tottenham, Ont., du sud de la station	2	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16161	26765·272	28 avril	4.45 p.	C.N.R.	Tottenham, Ont., 1 mille au nord	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16165	9437·1324	6 juin	8.17 a.	C.P.R.	Hull, P.Q., rue St-Rédempteur	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16171	9437·104	30 mai.	10.22 p.	C.P.R.	Cooksville, Ont., rue Dundas	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; oblique; rural.
16174	9437·1135	25 mai	8.55 a.	C.N.R.	New Hamburg, Ont., rue Waterloo	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16175	26782·59	2 juin	6.31 a.	C.N.R.	St-Jean, P.Q., rue Bouthillier	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
16182	9437·182	1 juin	6.45 a.	C.N.R.	Mount Brydges, Ont., 1er pass. à l'est	....	4	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
16183	9437·182	1 juin	11.50 a.	C.N.R.	Mount Brydges, Ont., 1er pass. à l'est	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16185	26909	29 mai	4.10 p.	G.R.R.	Galt, Ont., rue Samuelson	....	2	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. urbain; arbres.
16187	9437·1021	24 juin	2.35 p.	C.N.R.	Foxboro, Ont., route Carmel	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
16188	34088	19 juin	1.10 p.	C.N.R.	Port Hope, Ont., rue Ontario	....	1	Sans prot.	Buggy.	Simple; a.d. urbain; édifices.
16191	26711·125	3 juin	9.53 a.	C.N.R.	Galt Station, Ont., route Blair	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain, arbres.
16192	26842·46	27 mai	12·35 p.	M.C.R.	Fort Erie, Ont., rue Niagara	....	2	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16194	26711·119	26 mai	6.30 a.	C.N.R.	Milverton, Ont., 1 mille au sud	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16196	26711·121	2 juin	9.45 a.	C.N.R.	Pleasant Ridge, Ont., 2 milles à l'ouest	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16198	253	12 juin	9.50 a.	C.N.R.	Caledonia, Ont., 250 pds à l'est de la station	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
16201	26711·120	26 juin	9.18 a.	C.N.R.	Cobourg, Ont., pass. Burr	1	....	Sans ptot.	Camion	Double; a.d. rural; négligence.
16208	26711·123	13 mai	10.50 a.	C.N.R.	Oriole, Ont., route Lansing	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
16209	26711·124	13 juin	12.00 n.	C.N.R.	Harriston, Ont., rue Arthur	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
16210	27365·26	11 juin	4.35 p.	C.P.R.	Kemnay, Man., 3e pass. à l'est	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16211	26711·122	13 juin	9.00 a.	C.N.R.	Parry Sound, Ont., rue Forrest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; t. élev.
16216	16589·3	4 juil.	8.30 a.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Jeanne-d'Arc	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; clôt. de pl.
16217	9437·1207	15 juin	6.30 p.	C.N.R.	Chicoutimi, P.Q., rue Racine	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16219	9437·143	20 juin	9.51 p.	M.C.R.	Tillsonburg, Ont., 1er pass à l'ouest	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. rural.
16240	26765·71	24 juin	7.13 p.	C.N.R.	Kitchener, Ont., rue Lancaster	....	6	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16254	9437·1086	22 juin	6.55 a.	C.N.R.	St. Hubert, P.Q., pass. à l'ouest de la station	....	1	Sonnerie	Camion	Double; a.d. rural; négligence.
16255	33229·12	2 juin	5.35 p.	C.N.R.	Campbellton, N.-B., 1 mille au sud	....	1	Sans prot.	Camion.	Simple; a.d. rural; négligence.
16259	33229·13	18 juin	10.38 a.	C.N.R.	Nash Creek, N.-B., 3 milles à l'ouest	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élev.
16260	26782·60	1 juil.	9.03 a.	C.N.R.	St-Appollinaire, P.Q., 2e pass. à l'ouest	1	....	Sans prot.	Buggy	Simple; oblique; rural; négligence.
16261	27467·43	31 mai	10.20 k.	C.N.R.	Fabyan, Alta., mille 672, à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; t. élev.; négligence.
16264	26727·154	7 juil.	4.10 p.	C.P.R.	Ottawa, Ont., rue Young	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16266	28786·11	20 juin	12.03 k.	C.N.R.	Edmonton, Alta., sentier St-Albert	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; placard; négligence.
16274	26807·35	25 juin	14.52 k.	C.P.R..	Elstow, Sask., 1er pass. à l'est	1	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16280	26727·158	4 juin	11.15 a.	C.P.R.	Bolton Station, Ont., 1·3 mille au nord	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
16283	26711·126	27 juin	5.00 p.	C.N.R.	Fergus Station, Ont., 1er pass au sud	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
16285	26782·62	6 juil.	5.54 p.	C.N.R.	Monkland Station, P.Q., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16286	26782·61	18 juil.	10.29 a.	C.N.R.	St-Jérome Station, P.Q., 1er pass. au sud	....	1	Sans prot.	Bicycle	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
16300	1017	6 juil.	7.45 p.	C.P.R.	Almonte, Ont., rue Bridge	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16302	27365·27	16 juil.	16.40 k.	C.P.R.	Rugby, Man., route Rosser	1	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16305	26807·36	11 juil.	8.55 k.	C.P.R.	Albatross Station, Sask., 1er pass. au sud	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16306	26727·152	9 juil.	1.35 p.	C.P.R.	Whitby Station, Ont., pass à l'ouest	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
16308	26807·37	27 juil.	14.05 k.	C.P.R.	Winro Siding, Sask., 1er pass. à l'ouest	2	3	Sans prop.	Auto.	Double; a.d. urbain.
16309	27802·11	5 août	3.03 p.	T.H.G.B.	Jerseyville, Ont., route Winsers	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; t. élev.

RELEVÉ N° 9.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées et les numéros de renvoi des enquêtes qui ont été instituées pendant l'exercice finissant le 31 décembre 1925—*Suite*

Dossier des enquêtes	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
16322	26711·123	21 juil.	1.30 p.	C.N.R.	Oriole, Ont., mille 12·8	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16336	30213·6	11 juin	14.34 k.	C.N.R.	Saseenos, C.-B., est de	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; broussailles.
16337	26727·160	3 août	1·03 p.	C.P.R.	Tweed Station, Ont., 2 milles à l'est de	....	8	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16339	3878·308	29 juil.	5.55 p.	C.N.R.	Belleville, Ont., pass. du cimetière	....	1	Sonnerie..	Wagon	Simple; oblique; rural.
16341	26711·135	10 juil.	5.15 p.	C.N.R.	Napanee, Ont., pass. Blanchard	....	3	Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; t. élev; négligence.
16345	27073·28	22 juin	10.20 k.	C.P.R.	Vancouver, C.-B., avenue Gore	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16346	27073·27	18 juin	15.50 k.	C.P.R.	McNair's Crossing, mille 0·8 sub Port Moody	....	7	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16352	26782·65	19 juil.	10.25 p.	C.N.R.	Barrington Station, P.Q., 300 pds à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
16358	26744·10	31 juil.	2.10 p.	C.N.R.	Letellier, Man., au sud de la station	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural.
16367	9437·1188	5 août	15.00 k.	C.P.R.	Winnipeg, Man., avenue Robinson	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
16374	27156·88	12 août	4.22 p.	C.P.R.	St-Vincent-de-Paul, P.Q., ¾ mille à l'est	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; oblique; rural; négligence.
16378	26711·127	20 août	6.55 p.	C.N.R.	Farran's Point, Ont., juste à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
16379	27156·87	11 août	5.45 p.	C.P.R.	St-Augustin, P.Q., ½ mille à l'est de	2	....	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; rural; arbres.
16380	27270·2	4 juil.	1·08 p.	N.Y.C.	Kanawaki, P.Q., pass. Primeau	2	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16387	27073·28	20 août	7.50 p.	C.P.R.	Hosmer, C.-B., 3e pass. à l'est de la station	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16392	27066·10	20 août	6.02 p.	H.R.E.	Burlington, Ont., rue Locust	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
16396	26711·128	24 août	11·10 a.	C.N.R.	London, Ont., rue William	....	1	Sans prot.	Piéton	Double; oblique; urbain; édif.
16397	27811·31	20 août	8.43 p.	C.P.R.	Beddington, Alta., 1er pass. au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16398	30424·9	1 juin	2·44 p.	L. & P.S.	Glanworth Crossing, Ont	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16401	C·2993	26 août	12.30 p.	C.N.R.	Toronto, Ont., rue Church	....	1	Gardien	Piéton	Double; a.d. urbain.
16403	26711·131	27 août	4.20 p.	C.N.R.	Orillia, Ont., nord de Long Siding	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16404	9437·315	30 août	9.05 a.	C.N.R.	Maple Ont., 1er pass. au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple· a.d. rural; édif.
16405	9437·970	22 juil.	5.55 p.	C.N.R.	Varney Station, Ont., nord de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; stn.; négligence.
16406	27156·86	6 juil.	11.20 a.	C.P.R.	Abercorn, P.Q., sud de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.; arbres; t. élev.
15759	25791	14 janv.	12.25 p.	P.M.R.	Walkerville, Ont., rue Seminole	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16071	26782·58	9 mai	7.25 a.	C.N.R.	Pont des Mères, P.Q., 1er pass. au nord	1	....	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
16407	31329·1	10 août	6.00 p.	C.V.R.	Iberville, P.Q., Rang St-Michel	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16408	26782·67	17 août	4.47 p.	C.N.R.	Joliette, P.Q., 1er pass. à l'ouest	1	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
16415	26727·161	22 août	12.45 p.	C.P.R.	Welsh Station, Ont. 1er pass. nord	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16417	26711·132	4août	8.55 a.	C.N.R.	Forest, Ont., rue McDonald	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; t. élev.
16425	22611	18 août	11.25 a.	C.P.R.	Piapot, Sask., 1er pass. à l'ouest	1	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; t. élev.; négligence.
16426	27156·77	28 juil.	8.55 p.	C.P.R.	St-Jérôme, P.Q., avenue Parent	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres.
16427	27156·2	2 août	7.20 a.	C.P.R.	Montréal Ouest, P.Q., avenue Elmhurst	1	4	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16434	26711·133	22 août	10.49 a.	C.N.R.	Acton, Ont., 2e pass. à l'est	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé.
16439	26711·136	28 août	12·02 p.	C.N.R.	Norval, Ont., 2 milles à l'est	....	6	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16441	29373·1	18 août	12.15 a	C.N.R.	Québec, P.Q., route de Beauport	....	1	Barrières	Auto...	Simple; a.r. udbain; négligence.
16442	26782·66	10 août	8.35 a.	C.N.R.	St-Agapit, P.Q., 1½ mille à l'ouest	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
16446	27218·30	6 sept.	7.28 p.	W.E.&L.S.	Kingsville, Ont., route Division	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16452	26711·134	27 août	1.15 p.	C.N.R.	Heidelberg, Ont., pass. public	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
16453	27929·22	30 juil.	7.09 a.	P.M.R.	Walkerville, Ont., Tecumseh route	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
16458	26711·142	13 sept.	4.30 p.	C.N.R.	Rivière Rouge Station, P.Q., ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; ald. rural; édif ; arbres.
16459	27811·13	26 août	9.05 k.	C.P.R.	Wetaskiwin, Alta., 1 mille au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; brouissailles; négligence.
16465	26727·155	11 juil.	11.20 a.	C.P.R.	Corbetton, Ont., 1 mille au sud de	....	1	Sans prot.	Boghei	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16469	26711·138	7 sept.	12.45 p.	C.N.R.	Rockland, Ont., 1er pass. ouest	2	3	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; arbres.
16470	27611·137	18 août	3.30 p.	C.N.R.	Wendover, Ont., 2¼ milles à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence,
16474	27073·29	24 août	16.17 k.	C.P.R.	Ryan, C.-B., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
16477	26765·150	28 août	3.45 a.	C.N.R.	Niagara-Falls, Ont., avenue Victoria	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.

16478	26727·163	11 sept.	1.45 p.	C.P.R.	Elmstead, Station, Ont., ouest de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16480	32041	23 août	16.10 k.	C.P.R.	Broadview, Sask., 1er pass. à l'est	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé.
16481	26711·139	3 sept.	6.50 a.	C.N.R.	Crescent Beach, Ont., 2e pass ouest	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16482	26765·216	11 sept.	9.50 a.	C.N.R.	Cainsville, Ont., rue Main	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16483	27156·89	30 août	5.05 p.	C.P.R.	Maskinongé Station, P.Q., ½ mille à l'est	....	6	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; arbres.
16485	26782·68	19 août	2.40 p.	C.N.R.	Cantic Station, P.Q., 1er pass. à l'ouest	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple· a.d. rural; négligence.
16486	26711·129	25 juil.	12.55 p.	C.N.R.	Waterloo, Ont., rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
16488	26711·130	10 août	11.35 a.	C.N.R.	Port Colborne, Ont., rue Steel	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rubain.
16490	27156·90	20 sept.	12.45 a.	C.P.R.	Louiseville Station, P.Q., est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16492	31646·5	1 août	7.03 p.	Q.C.R.	Thetford Mines, P.Q., ½ mille au sud	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16499	27365·28	1 sept.	10.55 k.	C.P.R.	High Bluff Station, Man., 5e pass. est	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16505	26711·140	3 sept.	10·55 a.	C.N.R.	Victoria Harbor, Ont., 2e pass ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple, a.d. rural; négligence.
16510	18034·100	23 août	8.55 a.	L.E. & N	Port Dover, Ont., rue Main	....	1	Sans prot.	Boghei	Simple; a.d. urbain.
16511	26727·162	24 sept.	1.13 p.	C.P.R.	Ottawa, Ont., avenue Carling	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; arbres.
16515	9437·1289	16 sept.	7.55 a.	L. & P.S.	Port Stanley, Ont., halte n° 23	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16517	26765·85	3 août	1·05 p.	H.R.E.	Hamilton, Ont., rue Ottawa	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16518	27066·11	1 août	2.19 p.	H.R.E.	Hamilton, Ont., rue Cannon	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16520	32453·1	19 sept.	12.50 a.	C.P.R.	Toronto, Ont., avenue Wallace	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16523	26711·141	19 sept.	7.51 a.	C.N.R.	Crosby, Ont., pass. à la station	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
16527	9437·1299	26 sept.	9.50 a.	C.P.R.	Arnprior Station, Ont., 1 mille à l'ouest	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; t. élevé.
16529	26727·17	30 sept.	11.15 a.	C.P.R.	Guelph, Ont., rue Queen	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16530	26765·98	21 sept.	11.30 a.	C.N.R.	Lucan, Ont., rue Main	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16537	1861	24 sept.	.....	C.P.R.	Blyth Station, Ont., 1 mille à l'est	....	3	Sonnerie	Boghie	Simple; a.d. rural; négligence.
16538	11779	22 sept.	4.18 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Richmond	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
16543	29529·3	14 août	7.20 a.	C.N.R.	Burnaby Station, C.-B., avenue Spurling	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
16547	29529·2	7 sept.	10.15 a.	G.N.R.	Townsend, C.-B., 5e pass. nord	1	....	Wagon	Sans prot.	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
16548	31578	5 sept.	14·08 k.	C.P.R.	Ioco, C.-B., pass. du dock du gouv	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé.
16552	38711·143	21 sept.	9.49 a.	C.N.R.	Listowell, Ont., rue Main	1	....	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. urbain; t. élevé; négligence.
16556	27401·28	11 août	10.15 a.	C.P.R.	Chamcook Station, N.-B., 1–10 mille au nord	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple· a.d. rural; arbres.
16559	26765·252	26 sept.	12·12 p.	C.P.R.	Atherley, Ont., route Rama	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
16561	27811·15	20 sept.	10.50 k.	C.P.R.	Calgary, Alta., 11e rue est	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16562	27218·28	21 sept.	10.30 a.	C.N.R.	Lantz, N.-E., route Truro	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16563	27218·27	25 août	1.45 p.	C.N.R.	Sydney, N.-E., route Kings	1	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; t. élevé; négligence.
16567	27218·29	15 sept.	12.10 p.	C.N.R	Amherst, N.-E., pass. Gould	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
16570	27218·30	8 sept.	11.25 a.	D.A.R.	Newport, N.-E., chemins d'Halifax	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16574	28300·3	25 sept.	10.10 a.	D.A.R.	Three Mile Plains, N.-E., ouest de la station	1	2	Sans prot	Auto.	Simple; oblique; rur, ; arbres; négligence.
16588	9437·680	13 oct.	5.40 p.	C.P.R.	Norwood Station, Ont., 1er pass est	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16591	14332	30 sept.	2.30 p.	C.P.R.	Westfort, Ont., avenue Crawford	....	1	Sans prot.	Boghei	Double; a.d. urbain; négligence.
16592	26765·240	11 oct.	5.12 p.	C.N.R.	Scarboro, Jct., Ont., avenue St-Claire	6	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; t. élevé.
16593	C. 2785	11 oct.	7.15 p.	C.N.R.	Peterboro, Ont., rue Reid	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
16595	27156·91	16 oct.	5.30 p.	C.P.R.	Paquin, P.Q., pass. Wilson	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16601	9437·1154	30 août	.....	C.N.R.	Burlington, Ont., 1 mille à l'est	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
16602	9437·323	21 oct.	5.44 p.	C.N.R.	Valois Station, P.Q., avenue Valois	....	1	Sonnerie..	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
16607	26711·145	15 oct.	10.45 a.	C.N.R.	Hamilton, Ont., avenue Ferguson	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain.
16612	9437·178	11 oct.	3·14 a.	C.N.R.	Port Credit Station, Ont., 1er pass à l'est	....	2	Gardien	Auto.	Double; a.d. rural; édif.; négligence.
16613	27231·9	23 sept.	7.59 a.	N, St.C.&T	Bell's Crossins, Ont., près Thorold	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16614	9437·1309	24 oct.	5.40 p.	C.N.R.	Waterville, P.Q., route du gouv	2	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé; négligence.
16619	6306	1 nov.	10.50 a.	C.N.R.	Maxville, Ont., rue Main	....	7	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16621	27231·10	21 sept.	4.20 p.	N. St.C.&T	Thorold, Ont., rue Cunningham	1	....	Sans prot.	Camion.	Simple; a.d. rural;édif.; négligence.
16622	26711·146	13 oct.	2.03 p.	C.N.R.	Ripley, Ont., 2e pass. nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
16630	9437·1083	6 oct.	9.37a	C.P.R.	Puslinch, Ont., route Brock	2	....	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé; négligence.
16631	26711·147	15 oct.	6.50 a.	C.N.R.	Morrisburg, Ont., route Flag	1	....	Sans prot.	Boghei	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
16636	9437·91	21 oct.	5.52 p.	C.P.R.	Weston, Ont., rue Church	....	1	Barrières	Piéton	Simple; a.d. urbain; négligence.
16628	32886	10 oct.	7.20 p.	T.S.R.	York Township, Ont., route Scarlett	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16654	3701·283	29 oct.	3.55 p.	C.P.R.	Cobourg, Ont., rue D'Arcy	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16656	27161·148	4 nov.	2.21 p.	C.N.R.	Oshawa, Ont., pass. Halls	1	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural.
16657	26744·15	8 oct.	8.45 k.	C.N.R.	Miami Station, Man., 1 mille à l'est	....	1	Sans prot.	Fourgon	Simple; a.d. rural; négligence
16658	27365·29	18 oct.	13.24 k.	C.P.R.	Rosser Station, Man., 3e pass à l'est	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16661	26765·187	17 oct.	11.20 p.	C.N.R.	Lindsay, Ont., rue Lindsay	....	1	Gardien	Boghei	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16664	9437·1164	16 oct.	11.38 a.	C.P.R.	Martinon, N.-B., mille 8·9 subdiv. St-Jean	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple· a.d. rural; arbres; t. élevé.; négligence.

RELEVÉ N° 9.—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées et les numéros de renvoi des enquêtes qui ont été instituées pendant l'exercice finissant le 31 décembre 1925—*Fin.*

Dossier des enquêtes	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
16666	9437·589	3 nov.	12.31 p.	C.N.R.	Kingston Jct., Ont., pass. Cataraqui	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
16669	9437·162	5 nov.	10.12 a.	C.N.R.	Arnsprior, Ont., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édif.
16675	26807·39	20 oct.	17.58 k.	C.P.R.	Foam Lake Station, Sask., 5e pass. ouest	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16680	26711	21 oct.	12.30 p.	C.N.R.	Merritton, Ont., 1er pass. est	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
16683	27156·92	31 oct.	11.30 a.	C.P.R.	St. Philiple Station, P.Q., sud de	1	....	Sans prot.	Boghei	Double; a.d. rural; stn.; négligence.
16685	9437·928	7 nov.	11.30 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Mountain	....	1	Barrières	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.; néglig.
16689	27156·106	28 oct.	10.40 p.	C.N.R.	Chatham, Ont., rue Queen	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16692	9437·165	15 oct.	10.34 a.	M.C.R.	Fletcher Station, Ont., 1er pass. est	2	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
16696	21302	4 nov.	7.50 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Lusignan	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16700	C. 2581	23 nov.	7.50 p.	C.N.R.	Belleville Station, Ont., route Canifton	....	2	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16703	26807·40	24 oct.	24.00 k.	C.P.R.	Assiniboia, Sask., 1er pass. est	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16705	9437·1241	31 oct.	3.50 p.	C.N.R.	Galt, Ont., rue Kerr	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain.; négligence.
16706	29690·5	9 oct.	5.15 p.	G.R.R.	Galt, Ont., rue Dundas	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; cours; négligence.
16708	C. 5087	21 oct.	8.55 a.	C.N.R.	Ingersoll, Ont., rue Thomas	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain; stn.; nègligence.
16711	26711·34	12 oct.	20.45 k.	C.N.R.	Eno, Ont., rue Florence	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16712	29690·10	26 oct.	4.02 p.	G.R.R.	Kitchener, Ont., rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16713	26711·149	22 oct.	4.50 p.	C.N.R.	Stevensville, Ont., 2 milles à l'est	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
16715	26727·166	13 nov.	12.36 p.	C.P.R.	Godfrey Station, Ont., 2 milles au sud	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; t. élevé.
16722	9436·978	12 nov.	10.35 k.	C.P.R.	Herbert Station, Sask., 1er pass. à l'est	1	....	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; stn.
16723	9437·163	17 nov.	4.10 p.	C.N.R.	Darp Station, Ont., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.
16733	9437·88	18 nov.	11.57 a.	C.N.R.	Port Colborne, Ont., rue Welland	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
16734	26711·151	5 nov.	8.55 a.	C.N.R.	Lucknow, Ont., 2e pass. du nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; iblique; ; négligence. rural;
16735	26711·150	10 nov.	3.35 p.	C.N.R.	Port Colborne, Ont., rue Main est	....	1	Sans prot.	wagon	Simple; a.d. urbain.
16737	27170	20 oct.	1.00 k.	C.N.R.	Grandview, Man., rue Main	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
16740	26727·165	16 nov.	8.09 a.	C.P.R.	Islington Station, Ont., rue Canning	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16757	27467	18 nov.	18.05 k.	C.N.R.	Regina, Sask., rue Albert	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a..d.. urbain; négligence.
16758	24632	1 nov.	18.45 k.	C.N.R.	Brandon, Man., rue Ninth	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; édif.; négligence.
16759	27066·12	4 déc.	9.32 a.	H.R.E.	Hamilton, Ont., rues Wilson et Stirton	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
16761	26765·35	24 nov.	3.10 p.	C.N.R.	Woodstock, Ont., rue Riddle	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16762	25542	21 nov.	5.01 p.	L. & P.S.	St. Thomas, Ont., rue Talbot	....	1	Gardien	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16763	29745	23 nov.	7.40 a.	B. & H.E.	Cainsville, Ont., route Stone	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
16766	9437·288	10 déc.	10.53 a.	C.P.R.	London, Ont., rue Adelaide	....	1	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16768	26727·167	1 déc.	1.15 p.	C.P.R.	London, Ont., rue St-George	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16769	26765·233	7 déc.	11.19 a.	C.N.R.	Renton, Ont., 1er pass. à l'est	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
16779	3107	19 nov.	8.00 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., avenue Atwater	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
16780	26782·70	14 nov.	10.00 a.	C.N.R.	Métabetchouan, P.Q., 1er pass nord	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.
16781	9437·934	22 nov.	12.45 a.	C.P.R.	Magog, P.Q., rue Main	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16783	26744·39	24 nov.	11.45 k.	C.N.R.	Knox, Man., mille 125 Subdivision Harte	2	....	Auto.	Sans prot.	Simple; a.d. rural; négligence.
16786	27218·32	16 nov.	5.45 p.	C.N.R.	Enfield, N.-E.	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
16803	9437·1281	25 nov.	10.21 p.	C.N.R.	London, Ont., rue Adelaide	....	2	Sans prot.	Autobus	Double; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.
16801	9437·1007	28 nov.	10.45 a.	C.N.R.	Woodstock, Ont., rue Wilson	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16804	26765·60	23 nov.	1.20 p.	C.N.R.	St. Jacobs, Ont., ½ mille au sud	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; rural; négligence.
16806	9437·289	7 déc.	4.20 p.	C.P.R.	London, Ont., rue William	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16817	2494·24	28 nov.	19.30 k.	C.P.R.	Lenzie, Alta., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
16818	14925	29 nov.	24.45 k.	C.P.R.	Coleman, Alta., 1er pass à l'est	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
16819	9437·990	27 nov.	5.00 p.	C.P.R.	Renfrew, Ont., route Douglas	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; t. élevé.
						78	383			

RELEVÉ N° 10.—Etat montrant les accidents arrivés aux employés alors qu'ils travaillaient sur ou au-dessous des locomotives, accidents ayant été l'objet d'enquêtes, durant les douze mois clos le 31 décembre 1925.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations	T.	B.
15555	8 déc.	C.N.R.	Findlay, Ont., 1 mille à l'ouest	Frappé par objet inconnu		1
15559	18 déc.	C.N.R.	Smiths Falls, Ont.	Tombé en travaillant coussinet de bogie		1
15560	20 déc.	C.P.R.	Alfred, Ont.	En se servant du boyau d'aspersoir		1
15584	27 nov.	C.P.R.	Rufus, Sask.	Raccord du boyau à vapeur brisé		1
15598	29 déc.	C.N.R.	Bowmanville, Ont., 1 mille à l'ouest	Eclatement de l'indicateur		1
15611	3 janv.	C.P.R.	Alcove, P.Q.	En renversant la vapeur		1
15639	3 déc.	C.N.R.	Drumheller, Alta.	En vidant le cendrier		1
15640	10 déc.	C.N.R.	Munson, Alta.	En secouant les grilles		1
15647	30 déc.	C.N.R.	Mecheche, Alta.	A glissé en descendant de locomotive		1
15654	9 janv.	C.N.R.	Mowat, Ont.	Locomotive avança en prenant de l'eau		1
15665	14 janv.	C.N.R.	Welland, Ont.	A glissé et est tombé en huilant la pompe		1
15675	6 janv.	C.P.R.	Tyvan, Sask.	En ôtant la neige dans fenêtre de l'abri		1
15680	20 déc.	C.N.R.	Atikokan, Ont.	Buta sur fil de fer sur tender		1
15683	17 janv.	C.P.R.	Ayr Station, Ont., 1½ mille à l'est	Glissa en faisant du feu		1
15686	20 déc.	C.P.R.	Lethbridge, Alta, parc	Tomba de la fenêtre de l'abri		1
15690	23 déc.	C.N.R.	Key, Ont.	Tomba dans le trou d'homme		1
15701	19 janv.	C.P.R.	Windsor, Ont., parc	Tomba sur manette de l'injecteur		1
15708	12 janv.	C.N.R.	Hazeldell, Sask.	Glissa en montant sur la locomotive		1
15715	10 janv.	C.N.R.	Gravenhurst, Ont., rotonde	Tomba du tablier		1
15721	22 janv.	C.N.R.	Beachburg, Ont.	Tomba dans le trou d'homme		1
15724	3 fév.	C.N.R.	Parc Hurdman, Ottawa, Ont.	En accouplant des wagons		1
15726	21 janv.	C.P.R.	Fort-William Terminals, Ont.	Relèvement du couvre-joint		1
15765	27 déc.	C.N.R.	St-Bruno, P.Q., tout près à l'est	Main prise dans le ringard		1
15771	27 déc.	C.N.R.	Margo, Sask.	Glissa sur le tender en prenant de l'eau		1
15773	19 janv.	C.N.R.	Winnipeg, Man., Dépôt Union	En renversant la vapeur		1
15774	24 janv.	C.N.R.	Crerar, Ont., réservoir	En laissant la tuyère de prise d'eau		1
15802	31 janv.	C.P.R.	Sicamous, C.B.	Rejeté de la trémie à charbon		1
15818	16 fév.	C.N.R.	Phillips, Alta.	En fermant les grilles		1
15822	2 mars	C.N.R.	Scotia, Jct., Ont.	En renversant la vapeur		1
15823	27 fév.	C.N.R.	Allandale, Ont.	Rejeté du tablier par la tuyère à l'eau		1
15842	19 fév.	C.N.R.	Montréal, P.Q., gare Bonaventure	Expulsion du tampon de graisseur		1
15843	21 fév.	C.N.R.	Hervey Jct., P.Q.	En secouant les grilles		1
15844	14 fév.	C.N.R.	Victoriaville, P.Q., dépôt de charbon	Tombé du tender		1
15849	25 fév.	C.P.R.	Calgary, Alta.	Rupture de l'indicateur d'eau		3
15856	9 fév.	C.P.R.	Galt, Ont.	Rupture de l'indicateur d'eau		1
15875	25 fév.	C.N.R.	Griff, Ont.	En secouant les grilles		1
15880	22 janv.	C.N.R.	Kawene, Ont.	En secouant les grilles		1
15881	12 janv.	C.N.R.	Manders, Ont.	En secouant les grilles		1
15888	27 janv.	C.N.R.	Montréal, P.Q., dépôt de charbon, Turcot	En maintenant les panneaux de descente du charbon		1
15910	25 janv.	C.N.R.	South-Devon, N.-B., rotonde	En posant une bâche sur tender		1
15911	14 mars	C.N.R.	Jellicoe, Ont.	En renversant la vapeur		1
15936	26 fév.	C.N.R.	Winnipeg, Man.	En renversant la vapeur		1

RELEVÉ N° 10.—Etat montrant les accidents arrivés aux employés alors qu'ils travaillaient sur ou au-dessous des locomotives, accidents ayant été l'objet d'enquêtes, durant les douze mois clos le 31 décembre 1925.—*Fin.*

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations	T.	B.
15937	20 fév.	C.N.R.	Dott, Man.	En ouvrant valve de niveau		1
15944	23 mars	C.N.R.	Chilliwack, C.-B	En descendant de la locomotive		1
15960	20 fév.	C.P.R.	Subdivision Altawan, Alta., P.M. 62	Est tombé du tender		1
15668	31 mars	C.N.R.	Hornepayne, Ont.	Eclatement de tuyau		1
15992	2 avril	C.N.R.	London, Ont.	En huilant locomotive qui avança		1
15993	13 avril	C.P.R.	London, Ont.	En fermant la porte du foyer		1
16010	10 avril	C.N.R.	Hargwen, Alta	En secouant les grilles		1
16009	29 mars	C.P.R.	MacLeod, Alta	Bris de l'indicateur		1
16015	1er fév.	C.N.R.	Baintree, Alta	Echappement de la pompe frappa le pied		1
16056	29 avril	C.P.R.	Calgary, Alta	En ajustant les tabliers		1
16119	8 mai	C.N.R.	Riverbend, Alta	Boyau à vapeur désaccouplé		1
16134	15 mai	C.N.R.	Leslieville, Alta	A frappé son genou sur valve du frein		1
16138	1er juin	C.N.R.	Huntsville, Ont.	En quittant son siège dans la locomotive		1
16160	13 mai	C.N.R.	Coalspur, Alta	Pied serré par couvre-joint		1
16163	27 avril	C.P.R.	Division Wetaskiwin, Alta., P.M. 88	Est tombé de la locomotive		1
16164	27 mai	P.M.R.	Sarnia, Ont.	Bris de l'indicateur		1
16166	28 mai	C.N.R.	Caledonia, Ont.	Est tombé du tender		1
16230	24 mai	C.N.R.	Port Mann. C.-B	A glissé en descendant de la locomotive		1
16236	29 avril	K.V.R.	Subdivision Merritt, C.-B., P.M. 240	Frappé en se penchant hors de l'abri		1
16292	22 juill.	C.P.R.	Hazelridge, Man.	Tombé en examinant l'appareil graisseur		1
16293	10 juill.	C.P.R.	Fort-William, Ont.	Eclatement du boyau de raccord à vapeur		1
16294	2 juin	C.P.R.	Camrose, Alta	Glissement du ringard		1
16295	15 juill.	C.N.R.	Prince-George, C.-B	A glissé en montant sur la locomotive		1
16296	22 juill.	C.P.R.	Barnet, C.-B	Est tombé de la locomotive	1	
16297	18 juill.	C.P.R.	Clumy, Alta	Recul de flamme du foyer		1
16381	9 juill.	C.P.R.	Clearys, P.Q.	Tombé du tablier		1
16388	16 août	C.N.R.	Fortier, Man.	Eclatement du boyau à vapeur par extension		1
16423	22 août	C.P.R.	Subdivision Laggan, C.-B., P.M., 133	En lavant toiture de locomotive		1
16436	18 août	C.N.R.	Dauphin, Man.	En montant dans la locomotive		1
16473	22 juill.	C.N.R.	Richelieu, P.Q.	Ebouillanté par eau du tuyau de trop-plein		1
16513	17 sept.	C.P.R.	Airdrie, Alta	Frappé par ringard		1
16522	22 sept.	C.P.R.	Lake Louise, Alta	Bris d'indicateur		1
16528	10 sept.	C.N.R.	Hervey Jct., P.Q.	Bris d'indicateur		1
16557	5 oct.	C.N.R.	Canaan-Station, N.-B.	En examinant la pompe d'alimentation	1	1
16565	10 oct.	C.P.R.	Hull et Ottawa-ouest (entre) Ont.	Ebouillanté par vapeur du régulateur		1
16639	13 oct.	C.P.R.	Hawk-Lake, Ont.	Explosion dans le foyer		1
16641	26 sept.	C.P.R.	Pilot-Mound, Man.	En remontant du tender		1
16649	11 oct.	C.P.R.	Winnipeg, Man.	Pris entre l'abri et le sommet du tender		1
16650	20 oct.	C.P.R.	Bonheur, Ont.	Décollement du bandage de roue motrice		1
16678	30 oct.	C.N.R.	Grandora, Sask.	En secouant les grilles		1
16716	2 nov.	C.N.R.	Beaudry, Man.	En allumant les fanaux		1
16725	4 nov.	C.N.R.	McAbee, C.-B	En fermant le robinet de l'indicateur		1

16726	31 oct.	C.N.R.	Oyen, Alta., près	En secouant les grilles, la barre a glissé	.....	1
16746	27 oct.	C.P.R.	Calgary, Alta., parc Alyth	En accouplant des wagons	.....	1
16753	18 nov.	C.P.R.	Subdivision Cascade, C.-B., P.M., 26, 1	Recul des flammes dans un tunnel	.....	1
16754	17 nov.	C.N.R.	Wolfendon, C.-B	Eclatement d'un tube du surchauffeur	.....	1
16765	30 nov.	C.P.R.	Lacombe, Alta., parc	Frappé par levier du régulateur	.....	1
16815	23 nov.	C.P.R.	Molson, Man	Tombé du tender	.....	1
16816	5 déc.	C.P.R.	Moose Jaw, Sask	Bris de l'indicateur	.....	2
15768	2 fév.	C.N.R.	Heath, Sask	En passant du tender à la locomotive	.....	1
16245	18 juin	C.N.R.	Charlton, Sask	En renversant le cendrier	.....	1
					2	94

RELEVÉ N° 11.—Tableau faisant voir le nombre des accidents aux passages à niveau, avec le nombre total des personnes tuées et blessées, par province et par chemin de fer, pour les douze mois terminés le 31 décembre 1925.

—	Nouvelle-Ecosse			Nouveau-Brunswick			Québec			Ontario			Manitoba			Saskatchewan			Alberta			Colombie-Britannique			Ile du Prince-Edouard			Total		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
National du Canada	8	1	8	3	....	6	25	6	25	96	21	137	5	2	7	3	....	4	3	....	5	2	1	4	1	....	3	146	31	199
Canadian Pacific	....	....	....	4	1	5	14	6	20	33	9	48	7	5	9	8	7	12	7	....	7	9	....	19	....	....	....	82	28	120
Michigan Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	5	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	5	3
Niagara, St. Catharines and Toronto	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	4
Père Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	.....	5
Brantford and Hamilton Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	2
Dominion Atlantic	3	2	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	3
Hamilton Radial Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	6
Toronto, Hamilton and Buffalo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	2
Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	2	....	....	....	3	1	2
Windsor, Essex and Lake Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Central Vermont	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Essex Terminal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	24	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	24
Atlantic, Quebec and Western	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	.....
Toronto Suburban	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Esquimalt and Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	1	.....	1
London and Port Stanley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	.....	4
Quebec Central	....	....	....	....	....	....	1	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1
Grand River	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	.....	4
Lake Erie and Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	.....	3
New York Central	....	....	....	....	....	....	1	2	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	3
	11	3	11	7	1	11	43	16	50	158	40	244	12	7	16	11	7	16	10	....	12	15	2	26	1	....	3	268	76	389

RELEVÉ N° 12.—Etat faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection, et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1925.

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Situation du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27218·16	.....	Passage Crow, vieux chemin Yarmouth, Shelbourne, N.-E.	C.N.R.	Enlèvement des broussailles sur l'enceinte.
20022	35911 35986	Pass. dans par. de St-Lin, point 12·74	C.P.R.	Enlèvement des broussailles et du bois, cette partie devant rester libre de toute obstruction pouvant cacher la vue.
27218·17	35925	Pass. juste à l'est de sta. East Mines, N.-E.	C.N.R.	Hangar à fret transp. à l'ouest de la station; aucun wagon ne devant stationner sur cul-de-sac aux abords de la voie principale.
27401·25	.....	2e pass. à l'est de station Fairville, N.-B.	C.P.R.	Arbres coupés ou élagués.
3878·577	35990	Pass. à l'extr. ouest de quai de station Sydenham, Ont.	C.N.R.	Vitesse maintenue à 10 milles à l'heure.
27401·23	.....	Pass. au point 63·1, voie d'évit., Shogomoc, 1 mille au sud de Hartland, N.-B.	C.P.R.	Erection de clôtures en retour et d'enseignes.
26765·140	.....	1er pass. au nord de Milton, Ont.	C.N.R.	Planches enlevées de la clôture pour mieux voir.
26727·144	.....	2e pass. à l'ouest de station Elmstead, Ont.	C.P.R.	Régalage réglementaire des approches.
26765·47	36066	Rue Concession, Galt, Ont.	L.E. & N.	Limite de 10 milles à l'heure pour tous convois allant au nord.
26782·45	36067	Rue Lindsay, Drummondville, P.Q.	C.N.R.	Installation de sonnerie.
26727·146	36073	Chemin Russell, point 3·5 voie de garage de rue Sussex (C.P.R.) et point 0·5 de voie d'évit. Hurdman (C.N.R.), Ont.	C.P.R. C.N.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
27467·41	36090	Pass. à l'est du parc à bestiaux, Melville, Sask.	C.N.R.	Les wagons devront être à pas moins de 50 pds du centre du chemin; les piles de bois de chauffage devront être à pas moins de 50 pds du centre du chemin.
26711·95	36091	1er pass. à l'est de station Markham, Ont.	C.N.R.	Enseigne du pass. portée sur le côté opposé du chemin; haute clôture de planches abattue et remplacée par une clôture en treillis, limite de vitesse maintenue pour trains allant vers le sud.
9437·1086	36096	Pass. juste à l'ouest de station St-Hubert, P.Q.	C.N.R.	Installation de deux sonneries et deux pendules avertisseurs, un de chaque côté; régalage des approches.
33229	36103	Rue André, Campbellton, N.-B.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie, la voie d'évit. sera reliée aux voies du parc et terminée en cul-de-sac à 50 pds de la rue.
27156·20	36107	Pass. à l'extr. est du quai de la station Vaudreuil, P.Q.	C.P.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
27218·20	.....	Pass. au point 99, voie d'évit. de Sydney, N.-E.	C.N.R.	Essortage sur côté nord de la voie et derrière l'abri de station sur une longueur de 100 pds.
26727·55	36121	Pass. rue Front, Toronto, Ont.	C.P.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·977	.....	Pass. à l'extr. ouest du parc Havelock, Ont.	C.P.R.	Signal lumineux ajouté à la sonnerie.
31646·4	36119	Pass. Sharpe, 2 milles au sud de Thetford-les-Mines, P.Q.	Q.C.R.	Enlèvement des obstacles à la vision.
27802·10	36150	Avenue Eagle, Brantford, Ont.	T.H. & B.	Limite de 6 milles à l'heure maintenue.
26765·36	36157	1er pass. à l'est de station, Stevensville, Ont.	C.N.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26782·53	36175	Pass. à l'ouest de Station St-Apollinaire, P.Q.	C.N.R.	Un garde-train devra faire office de vigie au retour du train.

RELEVÉ N° 12.—Etat faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection, et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1925—*Suite.*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Situation du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27156·81	36184	Rue St-Patrice, Magog, P.Q.	C.P.R.	Sonnerie et pendule avertisseur.
27073·24	37187	Rue Shaughnessy, Coquitlam, C.-B.	C.P.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
9437·1209	.....	Route gravelée, 4·19 milles au sud de Windsor, Ont.	W.E. & L.S.	Tous les trains devront arrêter complètement avant de traverser le passage.
9437·323	36219	Avenue Valois, Pointe-Claire, P.Q.	C.N.R. C.P.R.	Sonnerie et pendules avertisseurs; régalage des approches.
26744·37	.....	Pass. au point 103, voie d'évit. Minaki, Anola, Man.	C.N.R.	Essortage des broussailles.
30821·4	.....	Halte 94, pass. à la	T.S.R.	Elagage des arbres.
30821·3	.....	Halte, 96, pass. à la	T.S.R.	Elagage des arbres.
30821·5	.....	Halte 92, pass. à la	T.S.R.	Elagage des arbres.
27929·20	.....	1er pass. public à l'ouest du bocage Paradis, Ont.	P.M.R.	Elagage des arbres.
33229·11	.....	Fredericton, N.-B., tous les pass. dans la ville de	C.N.R.	Limite de 5 milles à l'heure maintenue.
27218·31	.....	Pass. juste à l'est de Lantz, N.-E.	C.N.R.	Enseignes réglementaires érigées.
9437·162	.....	Rue Hugh, Arnprior, Ont.	C.N.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26711·135	.....	Pass. Blanchard, 1½ m. à l'est de Napanee, Ont.	C.N.R.	Planches d'approche érigées.
977·424	.....	Pass. à Petite-Rivière est, P.Q., point 55½	A.Q. & W.R.	Enseigne réglementaire érigée.
26727·136	.....	1er pass. à l'ouest de traversée du National, Milton, Ont.	C.P.R.	Abattage des arbres et broussailles.
27218·22	36330	Rue du Pont, Stellarton, N.-B.	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur.
9437·1245	.....	Rue Victoria, Stevensville, Ont.	M.C.R.	Addition de madriers sur longueur de 6 pieds.
26711·91	35969	Pass. de grande route, Marmora, Ont.	C.N.R.	Abattage des arbres et buissons.
26711·115	36457	Rue des Erables, Simcoe, Ont.	C.N.R.	Abattage ou élagage des arbres.
26765·37	.....	Rue Yonge, débarcadère Holland, Ont.	C.N.R.	Elagage des arbres.
27156·85	.....	Pass. 300 à l'ouest d'Adamsville, station, P.Q.	C.P.R.	Abattage des arbres.
9437·1058	36465	1er pass. à l'est de station Haney, C.-B.	C.P.R.	Wagons devront rester à plus de 50 pds de chaque côté du pass.; signaux avertisseurs à cet effet pour les employés.
26711·117	.....	Rue Stanley, Simcoe, Ont.	C.N.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26711·106	36531	Rue Dougal, Peterboro, Ont.	C.N.R.	Pendule avertisseur installé.
22658	36545	Pass. au point 28·03 voie d'évit. Webbwood, Ont.	C.P.R.	Enlèvement de garage et vieux hangar; remblai abattu; régalage des approches.
27318·12	36568	Route Bunker-Hill, Waterford, Ont.	L.E. & N.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
27929·21	.....	Rue Division, Kingsville, Ont.	P.M.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26765·194	.....	1er pass. au sud de Craigvale, Ont.	C.N.R.	Réparation du chemin, régalage réglementaire des approches.
27218·24	.....	Pass. Creamery, Port-Hawkesbury, N.-E.	C.N.R.	Limite de 6 milles à l'heure maintenue; enseigne réglementaire érigée.
27156·76	36627	Pass. au point 15·7 voie d'évit. Ste-Agathe, P.Q.	C.P.R.	Installation de sonneries et pendules avertisseurs.
C. 2081	36640	Rue Main, Forest, Ont.	C.N.R.	Addition de pendule avertisseur à la protection antérieure.
27401·27	36648	Pass. au point 85·1 voie d'évit. Shogomoc, N.-B.	C.P.R.	Les wagons devront stationner à plus de 50 pds du pass.

26711·68	.....	Rue King, Port-Colborne, Ont.	C.N.R.	Signaux d'approche installés.
26711·36	.....	Route East Lake, Picton, Ont.	C.N.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26711·98	36652	1er pass. à l'ouest du pont Wabuno à l'est de London, Ont.	C.N.R.	Enlèvement d'obstructions.
33550·2	36667	Rue Water à l'ouest de station Summerside, I. P.-E.	C.N.R.	Limite de 6 milles à l'heure maintenue; wagons gardés éloignés du pass.
33550·3	.....	Pass. rue Water à l'est de station Summerside, I. P.-E.	C.N.R.	Enseigne installée.
9437·565	36672	Pass. au point 48·05 voie d'évit. Adirondack, P.Q.	C.P.R.	Installation de deux sonneries et pendules avertisseurs pour remplacer un gardien.
33550·1	.....	Rue King, Summerside, I. P.-E.	C.N.R.	Enseigne de passage de grand chemin installée; distance pour auto, 100 pieds.
26711·125	36734	Route Blair, 1er passage, n. de la gare de Galt, Ont.	C.N.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure.
26765·10	36725	Passage à l'est de la gare de Bothwell, Ont.	C.N.R.	Gardien remplacé par deux cloches et deux pendules avertisseur.
26782·64	36756	Passage, borne milliaire 13·5 voie de garage, Rim	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
29690·9	36764	Rue Samuelson, Galt, Ont.	G.R.R.	Elagage d'arbres.
26807·35	36773	1er passage à l'est de Elstow Station, Sask.	C.P.R.	Clôture construite le long du tracé de la route, depuis la voie jusqu'à la gare.
22282	36794	Rue Hurontario, Cooksville, Ont.	C.P.R.	Passage inférieur.
26765·135	36799	1er passage, ouest de gare de Lacolle, P.Q.	C.N.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure pour les trains allant vers l'ouest.
27218·23	36325	Passage à Grenville, N.-E.	C.N.R.	Sonnerie réinstallée.
27156·87	.....	Passage, p.m. 25 v. de gare de Lachute, P.Q.	C.P.R.	Broussailles et arbustes coupés.
26765·39	36811	Passage à l'ouest de gare de Winona, Ont.	C.N.R.	Eloignement des autos.
26711·102	.....	Rue Tamarack, Danville, Ont.	C.N.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure; éloignement des autos.
.....	.....	Rue Notre-Dame, St-Henri, Montréal, P.Q.	C.N.R.	Barrières munies d'arrête-piétons.
27156·24	.....	Passage p.m. 10·2, v. de g. de Lachute, P.Q.	C.P.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure; éloignement des autos.
26782·65	.....	Passage 300 pds à l'est de Barrington, P.Q.	C.N.R.	Enseignes de préavertissement; éloignement des autos.
34051	.....	Avenue Howard, Windsor, Ont.	W.E. & L.S.	Limite de vitesse maintenue à 6 milles à l'heure. Règlement modifiant le règlement de trafic se lit ainsi: «Tous les omnibus et autres véhicules transportant des voyageurs doivent arrêter avant de traverser un passage de chemin de fer dans les limites de la cité de Windsor.»
27218·30	.....	Passage Mosher, Newport, N.-E.	D.A.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure; instal. d'une enseigne régulière de passage.
26727·158	.....	Pass. p.m. 22·9, v. de g. MacTier, Ont.	C.P.R.	Buissons abattus.
26842·46	.....	Boulevard Niagara, Fort Erié, Ont.	M.C.R.	Enseigne régulière de passage remplacée par une autre.
9437·1324	.....	Rue St-Rédempteur, Hull, P.Q.	C.P.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure.
26727·160	.....	Passage du ruiseau Black, b.m. 60·5 v. de g. Havelock, Ont.	C.P.R.	Arbres élagués ou coupés.
1017	36844	Rue Bridge, Almonte, Ont.	C.P.R.	Installation de sonnerie et de pendule avertisseur.
9437·1021	.....	Route de Carmel, Foxboro, Ont.	C.N.R.	Arbres abattus.
27318·15	36870	G. route Simcoe-Port Dover, 2 m. au nord de Port-Dover, Ont.	L.E. & N.	Remblais enlevés.
27811·31	.....	1er passage au nord de Beddington, Alb.	C.P.R.	Rampes ramenées à la pente normale.
27270·2	.....	Passage Primeau, 2 m. au sud de Kanawaki, P.Q.	N.Y.C.	Broussailles et arbres enlevés.
31329·1	.....	P. au sud du cr. du Q. M. and S. Iberville, P.Q.	C.V.R.	Arbres enlevés.
27218·26	.....	P. à l'ouest du quai, Barrington Passage, N.-E.	C.N.R.	Arbres enlevés.
26727·154	.....	Rue Young, Ottawa, Ont.	C.P.R.	Posage d'une enseigne régulière de passage.
26711·127	.....	P. à l'est de la g. de Farran's Point, Ont.	C.N.R.	Arbres enlevés.

RELEVÉ N° 12.—Etat faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection, et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1925—*Fin.*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Situation du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
9437·1207	.....	Rue Racine, Chicoutimi, P.Q.	C.N.R.	Mouvement des marchandises à annoncer par pavillon aux pasages dans le jour et par des feux la nuit.
27811·13	.....	Chemin Edmonton, près Wetaskiwin, Alb.	C.P.R.	Arbustes enlevés.
27073·29	.....	1er passage à l'ouest de Ryan, C.-B.	C.P.R.	Arbustes enlevés. Installation d'un poteau avec sirène.
26765·252	.....	Passage Mill, 59·9 Port McNicoll Sd., Ont.	C.P.R.	Coupe-neige abaissé; enlèvement du remblai.
27929·22.	.....	Tecumseh Road, Walkerville, Ont.	P.M.R.	Limite de 10 m. à l'heure maintenue.
9437·609	.....	Rue King, Hamilton, Ont.	C.N.R.	Installation d'une enseigne régulière de passage.
9437·960	.....	1er passage à l'est de Weymouth Stn., N.-E.	D.A.R.	Haie maintenue à pas plus de 2½ pieds de hauteur.
27156·2	.....	Avenue Elmhurst, Montréal Ouest, P.Q.	C.P.R.	Signaux avertisseurs installés à distance.
9437·1299	.....	Passage Mil 41·5 Chalk River Sd., Ont.	C.P.R.	Limite de 10 milles à l'heure maintenue.
26711·131	.....	Passage au nord de Long Siding, Orillia, Ont.	C.N.R.	Extension du pontage; régalage des approches.
27467·43	.....	Passage à l'est du poteau milliaire 672 voie de Viking, Alb.	C.N.R.	Remblai enlevé; abords régalés.
26727·161	.....	1er passage public, nord de la station de Welch, Ont.	C.P.R.	Enlèvement d'arbres et de broussailles; remplacement d'une palissade par une clôture métallique.
26711·145	.....	Ave Ferguson et rue King William, Hamilton, Ont.	C.N.R.	Installation d'une enseigne régulière de passage.
26711·132	.....	Rue McDonald, Forest, Ont.	C.N.R.	Enlèvement d'un remblai.
27401·28	.....	Passage Chancook, p.m. 23, voie de St. Andrew, N.-B.	C.P.R.	Arbres abattus ou élagués.
27156·77	.....	Rue Parent, St-Jérôme, P.Q.	C.P.R.	Installation d'une enseigne régulière de passage; arbres abattus.
26711·146	.....	2e passage public, nord de Ripley, Ont.	C.N.R.	Sauf en cas de nécessité, défense de placer des wagons dans le voisinage d'un passage à niveau.
22611	.....	3e passage à l'ouest de Piapot, Sask.	C.P.R.	Arbres coupés.
26782·45	37122	Rue Lindsay, Drummondville, P.Q.	C.N.R.	Barrières à l'électricité installées pour supplémenter le travail de la sonnerie.
26711·133	37151	2e passage public, à l'est d'Acton, Ont.	C.N.R.	Remblai enlevé.
9437·689	.....	1er passage public à l'est de la stn. de Norwood	C.P.R.	Arbres coupés; wagons tenus à 300 pieds de distance..

RELEVÉ N° 13.—Etat indiquant le nombre par province des passages à niveau où la Commission a ordonné, en 1924, d'établir une protection, ainsi que la nature de cette protection, pour les douze mois terminés le 31 décembre 1924.

—	Ile du Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Total
Enlèvement des obstacles à la vue (arbres, talus, bâtiments, etc.)	.....	4	2	6	22	1	1	2	1	39
Maintien des wagons à distance	1	1	1	1	4	.....	1	.....	1	10
Limite de vitesse maintenue	1	2	1	4	17	.....	.....	.....	1	26
Construction d'une clôture en retour	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Enseigne régulière de passage posée	2	3	1	2	3	.....	.....	.....	.....	11
Abords régalés suivant les règlements	.....	.....	.....	3	4	.....	.....	2	.....	9
Sonnerie automatique	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Défense de placer du bois de chauffage à moins de 50 pieds du centre de la voie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Enseigne de passage de grand chemin changée de place	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Palissade remplacée par une clôture métallique	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	2
Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertiseur	.....	1	.....	7	1	.....	.....	.....	.....	9
Sonnerie déjà posée supplémentée d'un pendule avertisseur	.....	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	3
Voie de garage reliée aux voies de chargement et coupée à 50 pieds de la rue	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Signal lumineux ajouté à la sonnerie déjà posée	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Obligation pour le garde-train d'agir comme surveillant lorsque le train croise une voie	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Arrêt complet des trains avant de franchir un passage	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Posage d'enseigne de préavertissement	.....	.....	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	4
Posage de madriers additionnels	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	2
Enseigne avertissant les employés de placer les wagons à la distance voulue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Pendule signaleur posé	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Réparation du chemin	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Sonnerie et pendule signaleur à la place d'un gardien	.....	.....	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	4
Construction de clôture le long de l'enceinte de la voie, depuis la ligne jusqu'à la gare	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Passage inférieur	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Règlement modifiant le règlement du trafic et portant que «Tous les omnibus et autres véhicules transportant des voyageurs doivent arrêter avant de franchir un passage de chemin de fer dans les limites de la cité de Windsor»	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Renouvellement d'une enseigne de passage	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Mouvement des trains de marchandises à signaler aux passages par des pavillons dans le jour et des feux la nuit	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Installation de poteaux avec sirène	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Clôture pare-neige baissée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Haie à maintenir à hauteur d'au plus 2½ pieds	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Barrières à l'électricité installées outre sonnerie déjà posée	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
	4	13	8	31	70	1	4	4	5	140

RELEVÉ N° 14.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées aux passages publics à niveau, pour chaque année finissant le 31 décembre, de 1921 à 1925 inclusivement.

Année	Barrière		Sonnerie		Gardien		Sans Protection		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
En 1921	5	13	14	27	1	8	50	166	70	214
En 1922	2	10	5	16	1	9	58	202	66	237
En 1923	2	20	13	43	1	8	48	255	64	326
En 1924	11	15	10	47	.....	5	73	220	94	287
En 1925	1	14	9	50	1	7	65	318	76	389
	21	72	51	183	4	37	294	1,161	370	1,453

RELEVÉ N° 15.—Etat indiquant le nombre et la nature des accidents survenus aux passages à niveau, pour chaque année, finissant le 31 décembre, de 1921 à 1925 inclusivement.

—	Passages à barrière						A gardien						A Cloche						Sans protection						Total					
	1921	1922	1923	1924	1925	Total	1921	1922	1923	1924	1925	Total	1921	1922	1923	1924	1925	Total	1921	1922	1923	1924	1925	Total	1921	1922	1923	1924	1925	Total
Automobiles	3	2	6	2	7	20	4	2	5	3	3	17	15	10	21	30	32	108	92	95	125	133	168	613	114	109	157	168	210	758
Chevaux et voitures	2	....	3	1	....	6	1	2	1	1	1	6	6	6	7	4	3	26	32	38	38	31	24	163	41	46	49	37	28	201
Piétons	10	7	11	21	4	53	....	3	....	1	3	7	4	1	6	4	....	15	20	17	18	16	12	83	34	28	35	42	19	158
	15	9	20	24	11	79	5	7	6	5	7	30	25	17	34	38	35	149	144	150	181	180	204	859	189	183	241	247	257	1,117

Le chiffre total de 1,117 accidents comprend 370 personnes tuées et 1,453 blessées, comme l'indique l'état précédent.

RELEVÉ N° 16.—Etat indiquant le nombre par province, des contrevenants tués ou blessés, sur chaque chemin de fer, en 1925.

Nom du chemin de fer	Nouvelle-Ecosse		Nouveau-Brunswick		Québec		Ontario		Manitoba		Saskatchewan		Alberta		Colombie Britannique		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National Canadien	4	7	2	4	6	18	15	27	2	1	5	3	2	2	2	3	38	65
Pacifique Canadien	.....	.....	1	1	7	3	20	17	4	6	6	9	5	8	7	11	50	55
Hamilton Radial Electric	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Montreal and Southern Countries	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Niagara, St. Catharines and Toronto	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Grand River	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Windsor, Essex and Lake Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Lake Erie and Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Maine Central	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Dominion Atlantic	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Quebec Central	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Père Marquette	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Quebec Oriental	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Michigan Central	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	1
	4	9	3	5	17	24	39	51	6	7	11	12	7	10	10	14	97	132

RELEVÉ N° 17.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées sur les divers chemins de fer, sous la juridiction de la Commission, à partir du 1er avril 1916, jusqu'au 31 mars 1919, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1919, et pour les années terminées le 31 décembre 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
1919	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813
1919—9 mois	4	274	91	951	128	277	223	1,502
1920	17	379	80	1,570	157	381	254	2,330
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
1923	15	558	122	2,542	158	497	295	3,597
1924	17	385	107	2,398	194	471	318	3,254
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
	134	3,390	1,059	16,635	1,635	3,733	2,828	23,758

RELEVÉ N° 18.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, de 1921 à 1925 inclusivement.

—	1921		1922		1923		1924		1925		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	12	159	10	215	10	381	13	203	10	150	55	1,108
Tamp. par l'avant	2	33	.....	64	6	48	5	32	6	71	19	248
Tamp. par l'arrière	2	28	3	30	6	87	1	35	3	36	15	216
Tamp. dans un parc	1	43	1	57	5	48	2	68	.....	31	9	247
Tamp. avec wagons, aiguille ouverte	2	6	.....	6	.....	7	.....	1	.....	.....	2	20
Tamp. avec wag. immobiles sur la voie princ.	.....	16	.....	5	1	2	.....	2	.....	5	1	30
Tamp. à des traversées	.....	7	.....	13	2	20	.....	1	.....	1	2	42
Passage à niveau protégé	20	48	8	35	16	71	21	67	11	71	76	292
Passages à niveau sans protection	50	166	58	202	48	255	73	220	65	318	294	1,161
En ajustant les attelages, en attelant les wag. etc.	.....	69	5	79	7	107	3	94	5	94	20	443
Piétons sur la voie-ferrée	64	91	71	90	76	98	84	109	97	132	392	520
Wagonnets, vélo-moteurs frappés par train	9	59	10	38	5	38	6	27	9	24	39	186
Frappés par l'aiguille, etc.	1	31	.....	42	1	32	.....	26	2	24	4	155
Ecrasés entre des wagons et des bâtiments	2	8	2	16	.....	14	.....	15	1	13	5	66
Tombés en bas d'un tr. de voyageurs	3	18	1	13	5	16	5	22	2	15	16	84
Tombés du toit d'un wag.	3	16	2	53	2	84	8	40	3	41	18	234
Tombés entre deux wag.	2	7	3	11	2	11	5	6	3	8	15	43
Descendus du train en mouvement	3	64	8	117	7	90	4	100	1	98	23	469
Ayant voulu monter dans un train en marche	3	38	1	62	5	63	3	65	2	88	14	316
Renversés par la locomotive ou des wagons	18	57	26	62	42	79	30	59	21	75	137	332
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	.....	.....	7	2	4	.....	12	.....	4	2	27
	197	964	209	1,217	248	1,555	263	1,204	241	1,299	1,158	6,239

RELEVÉ N° 19.—Etat indiquant le nombre de wagons inspectés en 1925 et la nature des défectuosités.

Nom du chemin de fer	Wagons inspectés	Wagons défectueux	Pourcentage des défectuosités	Grand total des défectuosités	Attelages et accessoires	Pourcentage des défectuosités	Mécanisme de dételage	Pourcentage des défectuosités	Poignées	Pourcentage des défectuosités
Pacifique Canadien	47,650	1,729	3·62	1,858	29	1·56	247	13·29	110	5·93
National du Canada	67,237	2,795	4·15	3,105	45	1·48	434	13·97	178	5·73
Père Marquette	469	23	4·90	26	.....	.....	1	3·84	.....	.....
Edmonton, Dunvegan, and B.C.	75	2	2·66	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	420	16	3·80	17	.....	.....	.....	.....	3	17·64
Great Northern	476	12	2·52	12	.....	.....	2	16·66	.....	.....
Algoma Central and H.B.	250	11	4·40	11	1	9·09	1	9·09	.....	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,728	60	3·47	65	.....	.....	1	1·53	3	4·61
Esquimalt and Nanaimo	300	16	5·33	19	.....	.....	3	15·78	9	47·36
Michigan Central	1,830	55	3·00	60	1	1·66	5	8·33	6	10·00
British Columbia Electric	270	11	4·07	12	.....	.....	4	33·33	3	25·00
	120,705	4,730	3·91	5,187	76	1·46	698	13·45	312	6·01

Nom du chemin de fer	Freins à air	Pourcentage des défectuosités	Echelles	Pourcentage des défectuosités	Appuis de marchepieds	Pourcentage des défectuosités	Hauteur des attelages	Pourcentage des défectuosités	Divers	Pourcentage des défectuosités
Pacifique Canadien	845	45·47	109	5·86	223	12·00	11	·59	284	15·28
National du Canada	1,424	45·86	71	2·28	309	9·95	18	·57	626	20·16
Père Marquette	11	42·30	1	3·84	3	11·53	.....	.....	10	38·46
Edmonton, Dunvegan and B.C.	2	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	13	76·47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	5·88
Great Northern	8	66·66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	16·66
Algoma Central and H.B.	8	72·72	1	9·09	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	35	53·84	3	4·61	18	27·69	.....	.....	5	7·69
Esquimalt and Nanaimo	6	31·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	5·26
Michigan Central	25	41·66	2	3·33	15	25·00	.....	.....	6	10·00
British Columbia Electric	4	33·33	1	8·33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	2,381	45·90	188	3·62	568	10·95	29	·55	935	18·02

RELEVÉ N° 20.—Parties défectueuses sur les wagons à marchandises découvertes par les inspecteurs pour les douze mois finissant le 31 décembre 1925.

ATTELAGES ET PIÈCES

Attelage, corps brisé	4
Attelage, corps usé	1
Tablier, bras court	–
Griffe brisée	–
Griffe usée	–
Griffe manquante	7
Cheville d'attelage brisée	8
Cheville d'attelage défectueuse	–
Cheville d'attelage pliée	–
Cheville d'attelage manquante	7
Plaque de fermeture brisée	43
Plaque de fermeture usée	–
Plaque de fermeture défectueuse	1
Plaque de fermeture pliée	1
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	2
Plaque de fermeture manquante	2
Clef de la plaque de fermeture manquante	–
Cliquet de plaque de fermeture manquant	–
Total	76

MÉCANISME DE DÉTELAGE

Levier de dételage brisé	14
Levier de dételage défectueux	51
Levier de dételage plié	80
Levier de dételage, fausse position	91
Levier de dételage manquant	9
Chaîne de dételage manquante	379
Chaîne de dételage trop longue	14
Chaîne de dételage trop courte	7
Chaîne de dételage coquée	6
Chaîne de dételage manquante	32
Barre brisée	2
Barre, mauvaise position	–
Barre pliée	1
Barre lâche	2
Barre, fausse position	–
Barre manquante	3
Garde brisée	2
Garde, mauvaise partie	–
Garde pliée	–
Garde lâche	4
Garde, fausse position	–
Garde manquante	1
Crochet-agrafe lâche	–
Total	698

MAINS-COURANTES

Poignée brisée	12
Poignée pliée	197
Poignée lâche	83
Poignée, fausse position	15
Poignée manquante	5
Total	312

HAUTEUR DES ATTELAGES

Attelage trop élevé	–
Attelage trop bas	9
Etrier de fixation de la courbe relâché	20
Total	29

FREINS PNEUMATIQUES

Triple valve défectueuse	–
Triple valve manquante	–
Réservoir défectueux	–
Réservoir relâché	1
Cylindre défectueux	11
Cylindre relâché	24
Cylindre à triple valve resté sans nettoyage, 12 mois	471
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	14
Robinet d'isolement défectueux	30
Robinet de purge défectueux	17
Robinet de purge manquant	2
Tige de dégagement brisée	63
Tige de dégagement manquante	41
Robinet d'accouplement défectueux	34
Robinet d'accouplement manquant	2
Conduite principale brisée	20
Conduite principale relâchée	96
Conduite principale, collier manquant	6
Conduite de jonction défectueuse	4
Boyaux défectueux	2
Boyau manquant	29
Garniture de boyau manquant	–
Clapet de retenue défectueux	46
Clapet de retenue manquant	3
Conduite de retenue défectueuse	123
Conduite de retenue manquante	3
Timonerie du frein défectueuse	488
Frein rompu	849
Frein rompu, parties vieilles	1
Aucun frein	–
Pompe manquante	1
Total	2,381

ECHELLES

Echelon brisé	18
Echelon plié	92
Echelon relâché	51
Echelon manquant	4
Echelle déclouée	20
Echelle mal posée	3
Total	188

MARCHEPIEDS

Marchepied brisé	7
Marchepied plié	512
Marchepied relâché déclOué	43
Marchepied mal posé	1
Marchepied manquant	5
Total	568
DIVERS—Total	935
Grand total	5,187

RELEVÉ N° 21-A.—Etat des défectuosités sur des wagons à marchandises indiquées séparément pour les douze mois terminés le 31 décembre 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925.

—	1921	1922	1923	1924	1925	Total
Attelages et parties	89	114	80	77	76	436
Mécanisme et dételage	717	703	619	675	689	3,412
Poignées	234	205	164	200	312	1,115
Freins à air	2,925	2,696	2,007	1,874	2,381	11,883
Echelles	254	112	80	136	188	770
Marchepieds	290	410	241	241	568	1,750
Hauteur des attelages	44	62	57	33	29	225
Divers	330	229	563	931	935	2,988
	4,883	4,531	3,811	4,167	5,187	22,579

RELEVÉ N° 21-B.—Etat indiquant le nombre des wagons inspectés et des wagons défectueux indiqués séparément pour les douze mois finissant le 31 décembre 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925.

—	1921	1922	1923	1924	1925	Total
Wagons inspectés	76,789	82,128	77,345	102,137	120,705	469,104
Wagons défectueux	4,352	4,057	3,458	3,824	4,730	20,421
Pourcentage des wagons défectueux	5·66	4·94	4·47	3·74	3·91	4·35

RELEVÉ N° 22. — Nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer, et défectuosités constatées dans les douze mois terminés le 31 décembre 1925.

Pièces défectueuses	C.P.R.	C.N.R.	M.C.R.	E.D. & B.C.	P.M.R.	A.E.R.	A.C. H.B.	Q.M. & S.	G.N.R.	K.V.R.	W.P. Co.	Me. Cen.	Q.C.R.	Tem.	Q.O.R.	E.& N.	T.H. & B.	F & G. L.
1. Air, compresseurs à																		
2. Carneaux	1	2																
3. Cendriers ou mécanisme de	1																	
4. Essieux										1								
5. Robinets de nettoyage	1	8																
6. Chaudière, supports de	1																	
7. Chaudière, coque de	3	3											2				2	
8. Freins, mécanisme de		31														1		1
9. Abris, ou fenêtres d'	1	2																
10. Abris, tablier ou pont d'																		
11. Abris, planches d'	2	5											8					
12. Attelage ou dételage, mécanisme d'	12	77											8					
13. Tés du piston, guides ou tiges de pistons																		
14. Boulons-couronne																		
15. Cylindres ou boîtes à vapeur																		
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de																		
17. Dômes ou capuc. de dômes	1	1															1	
18. Appareils de traction		1																
19. Appareil d'attelage	2	7	1										1					1
20. Comm., boîtes de, sabots, coins piédest. et consoles																		
21. Foyer, tôles de	1	1																
22. Tubes de chauffe																		
23. Locomotive, tirants arrière du châssis																		
24. Châssis de tenders		3																
25. Manomètres d'air																		
26. Manomètres de vapeur	4	1		1						1						1		
27. Jauges, robinets de	1	8											1					
28. Jette-feu																		
29. Poignées	16	28		1									3					
30. Injecteurs ne fonctionnant pas		1																
31. Injecteurs et connexions	1	4																
32. Inspection ou examen n'ayant pas été fait tel que requis		13											8					
33. Latéral, mouvement	1	1											4					
34. Fanaux, d'abris ou classes																		1
35. Lanternes de locomotives		6																
36. Graisseurs ou protecteurs													1					
37. Collerettes de trou de visite	3	2																
38. Ecrous de serrage																		
39. Garniture de la tige du piston et de la tige de la soupape																		
40. Chasse-pierres ou poutres de		24																

41. Chevilles ou clous à grosses têtes	2	5																
42. Mécanisme de renversement de marche																		
43. Bielles principales ou latérales, tourillons de manivelles ou frettes																		
44. Soupapes de sûreté																		
45. Sablières	3																	
46. Ressorts, ou équipement de ressorts	5	5								1								
47. Boyau à petit jet																		
48. Tirants, boulons de	2	9																
49. Tirants, boulons de, brisés													1					
50. Vapeur, tuyaux de																		
51. Clapets de prise de vapeur		1																
52. Marchepieds	5	22											1					
53. Réservoirs ou valves de réservoirs	6	23		1						1								
54. Regards de chaudière	1	4																
55. Régulateur et accessoires	1																	
56. Bogies, moteurs ou remorques																		
57. Bogies, allège																		
58. Mécanisme du tiroir																	1	
59. Tampons de purge	6	6											1					
60. Carneaux		1																
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs		21																
62. Roues	4	7								1			4					
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)	23	94			1								5					
64. Appareils de protection contre les incendies	37	46		6	1				1	3		1	1	1				3
	147	473	1	9	2				1	8		1	49	1		2	4	6
Locomotives inspectées	5,124	7,125	168	54	27	66	81	45	37	58	2	4	182	22	18	36	47	9
Locomotibes défectueuses	118	352	1	8	2				1	7		1	26	1		1	2	4
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	2	5		15	7				3	12		25	14	9		3	4	44

RELEVÉ N° 22.—Nombre des locomotives inspectées pour chaque chemin de fer, avec les défectuosités pour les douze mois terminés le 31 décembre 1925. —*Fin.*

Défectuosités dans les locomotives	B. & M.	D.A.R.	N.Y.C.	N.B.C. & R.	W.P. & Y.	E.T.R.	Charbon Blue Diamond	T &. N. O.	Total des défectuosités
1. Air, compresseurs à									
2. Corneaux						3			6
3. Cendriers ou mécanisme de									1
4. Essieux									1
5. Robinet de nettoyage									9
6. Chaudière, supports de									1
7. Chaudière, coque de									10
8. Freins, mécanisme de									33
9. Abris ou fenêtres d'abris									3
10. Abris, tabliers ou ponts d'									
11. Abris, planches	1	1							17
12. Attelage ou dételage, mécanisme de									97
13. Tés de pistons, guides ou tiges de pistons									
14. Boulons en couronne									
15. Cylindres ou boîtes à vapeur									
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de									
17. Dômes ou capuchons de dômes									3
18. Tirage, mécanisme du									1
19. Attelage									12
20. Essieux moteurs, boîtes d', sabots, guides ou tirants									
21. Foyer, tôles de									2
22. Tuyaux, tubes de chauffe									
23. Châssis, tirants de locomotives									
24. Châssis de tender									3
25. Manomètres d'air									
26. Manomètres de vapeur									8
27. Jauge, robinets de									10
28. Jette-feu									
29. Poignées									48
30. Injecteurs ne fonctionnant pas									1
31. Injecteurs et raccordements									5
32. Insp. ou exam. n'ayant pas été fait te' que requis									21
33. Létaral, mouvement									6
34. Fanaux, d'abris ou classification des									1
35. Fanaux, phares									6
36. Graisseurs ou protecteurs									1
37. Entretoise annulaire									5
38. Ecrous de serrage									
39. Garnitures de la tige du piston et de la soupape									
40. Chasse-pierres ou poutres de									24
41. Chevilles ou clous à grosse tête									7
42. Mécanisme de renversement de marche									
43. Bielles, princ. ou latér., touril. de maniv. ou clavettes									
44. Soupapes de sûreté									
45. Sablières									3
46. Ressorts ou équipement de ressorts	1								12
47. Boyau à petit jet									
48. Tirants, boulons de						1			12
49. Tirants, boulons de, brises									1
50. Tubes de prise de vapeur									
51. Clapets de prise de vapeur									1
52. Marchepieds									28
53. Réservoirs ou valves de réservoirs									31
54. Regards de chuadière									5
55. Régulateur et accessoires									1
56. Bogies, moteurs ou remorques									
57. Bogies, allège									
58. Mécanisme du tiroir									1
59. Tampons de purge									13
60. Tubes de chauffe, etc.									1
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs									21
62. Roues		1							17
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)	12		4			1			140
64. Appareils de protection contre les incendies	2			1		5	1	1	110
Nombre des défectuosités	16	2	4	1		10	1	1	739
Locomotives inspectées	61	70	39	1	26	5	1	3	13,311
Locomotives défectueuses	9	2	2	1		4	1	1	544
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	15	3	5	100		80	100	33	5·55

APPENDICE "E"

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES INCENDIES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925.

ORGANISATION

Comme nous l'avons déjà constaté, les mesures inaugurées en 1912 visant la coopération avec les diverses organisations de protection forestière fédérales et provinciales, ont continué à produire des résultats satisfaisants. L'an dernier, 134 employés de ces organisations ont agi comme représentants du service d'inspection préventive des incendies relevant de la Commission. Ils se répartissent ainsi:—

Service forestier de la Colombie-Britannique	42
Division des Parcs nationaux	6
Service fédéral de Sylviculture	9
Service forestier de l'Ontario	45
Service de protection forestière du Québec	22
Service forestier du Nouveau-Brunwsick	4
Bureau du Commissaire des Forêts et du Gibier, Nouvelle-Ecosse	2
Bureau du chef des gardes-feu et des gardes-chasse de l'Alberta	2
Bureau du Commissaire des Incendies de la Saskatchewan	2
Total	134

SURVEILLANCE DES INCENDIES SUR LES CHEMINS DE FER

Les compagnies se sont conformées d'une manière satisfaisante aux instructions du chef du service de l'inspection préventive des incendies concernant les tournées spéciales de surveillance en vertu de l'article 12 de l'ordonnance générale n° 362 de la Commission. Ces instructions sont à peu près semblables à celles dont nous avons parlé dans nos rapports précédents.

NETTOYAGE DE L'ENCEINTE DE LA VOIE

La température ayant été peu favorable dans tout le pays, il a été impossible à bien des endroits de détruire au printemps les herbages poussés le long de la voie. En général, lorsque ce travail s'est fait, les cantonniers ont pris plus de précautions que de coutume, et négligeable est le nombre des feux, allumés pour nettoyer l'enceinte de la voie, qui sont devenus incontrôlables. Nos inspecteurs locaux ont réglé le travail en émettant ou en refusant des permis de brûler. Au cours de l'année, le chemin de fer National du Canada a nettoyé une partie de l'enceinte de sa voie sur la subdivision de St-Quentin, région de l'Atlantique, et sur les subdivisions de la Tuque et de Manouan, région centrale. Dans l'est, le mauvais temps a retardé la destruction des débris provenant de ces travaux et du nettoyage ordinaire de l'enceinte de la voie. On croyait pouvoir effectuer ce travail à la fin de l'automne, mais l'arrivée prématurée de l'hiver en a empêché une grande partie. Sur quelques-unes des lignes de l'Ouest, ce fut tout le contraire. Pour la première fois, on a brûlé dans l'été une forte quantité de débris. L'expérience nous a démontré qu'en fournissant aux cantonniers de petites pompes à main pour éteindre le feu on facilitait grandement la destruction sans danger des débris provenant du nettoyage de l'enceinte de la voie et du renouvellement des services. Les services forestiers des gouvernements ont des centaines de ces petites pompes avec des sacs de portage pour transporter de l'eau. Les chemins de fer ont aussi commencé à s'en pourvoir.

STATISTIQUE DES INCENDIES

On rapporte que 889 incendies provenant de toute cause ont pris naissance à moins de 300 pieds des lignes de chemin de fer dans les régions boisées voisines de chemins de fer soumis à l'autorité de la Commission. Ils se répartissent comme suit:—

Provinces	Nombre de feux	Pourcentage
Colombie-Britannique	468	52·64
Provinces des Prairies	103	11·59
Ontario	177	19·91
Québec	96	10·80
Nouveau-Brunswick	22	2·47
Nouvelle-Ecosse	23	2·59
Ile du Prince-Edouard	Aucun	.....

Sur ce nombre, 429, ou 48.26 pour 100, sont des feux de la classe A ayant brûlé moins d'un quart d'heure chacun et n'ayant pas causé de dommages; 378, ou 42.52 pour 100, sont des feux de la classe B, ayant brûlé une superficie d'un quart d'acre à 10 acres chacun; et 82, ou 9.22 pour 100, sont des feux de la classe C qui ont brûlé plus de 10 acres chacun. Ces feux ont dévasté 57,430 acres de terre et détruit des jeunes fûts et des produits marchands pour une valeur de $219,998, ainsi que d'autres biens évalués à $77,629, soit un total de $297,627.

Sur le chiffre total, 695 feux, soit 78.18 pour 100 sont attribuables aux chemins de fer; 106, soit 11.92 pour 100, à d'autres causes et 88, soit 9.90 pour 100 à des causes inconnues.

Des 57,430 acres de superficie ravagée, 86,34 p. 100 sont attribués à des causes imputables aux chemins de fer, 5.39 p. 100 à des causes connues étrangères aux chemins de fer et 8.27 p. 100 à des causes inconnues.

Sur le total de la superficie ravagée, 38.23 p. 100 représentent des jeunes peuplements; 16.15 p. 100 des futaies de bois marchand; 10.57 p. 100 des bois déjà exploités ou brûlés et 35.05 p. 100 des terres non boisées ou des pâturages.

Du dommage, évalué à $297,627, les 71.92 p. 100 sont attribuables aux chemins de fer; 23.42 p. 100 à d'autres causes et 4.66 p. 100 à des causes inconnues.

Sur les 695 feux dont on accuse les chemins de fer, 554, soit 63.32 p. 100 du grand total, sont attribuables à des étincelles lancées par les locomotives et 141 feux, soit 15.86 p. 100 du grand total, sont imputables aux employés de chemins de fer.

Sur les 695 feux causés par les chemins de fer, 352 étaient des feux de la classe A, ayant brûlé moins d'un quart d'acre chacun et n'ayant pas causé de dommages, 280 étaient de la classe B, ayant brûlé d'un quart d'acre à 10 acres, et 63 de la classe C, ayant brûlé plus de 10 acres chacun.

Le plus gros de la dévastation a eu lieu dans le sud de la Colombie-Britannique où la saison des feux a été particulièrement dangereuse, à cause de la sécheresse, de la chaleur et du vent. Toutefois, il n'y a eu qu'un gros incendie causé par les chemins de fer. Il a sévi malgré les grands efforts tentés pour le maîtriser. Les incendies causés par les chemins de fer représentent un faible pourcentage de l'ensemble des feux qui ont eu lieu dans la province.

SOMMAIRE des rapports relatifs aux feux de forêt allumés à moins de 300 pieds de la ligne d'un chemin de fer relevant de la Commission des chemins de fer du Canada, Saison de 1925.

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (a)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (b)	National du Canada (Région Atlantique) (c)	National du Canada (Région Centrale) (d)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (e)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie-Britannique	Great Northern	Divers (f)	Totaux
A.—FEUX DE CHEMINS DE FER										
1. *Nombre par causes*—										
Locomotives, catégorie A	24	125	21	31	64	3	1	52	3	324
Locomotives, catégorie B	32	64	2	28	41	1	4	8	6	186
Locomotives, catégorie C	8	10	3	2	14	2	–	1	4	44
Employés, catégorie A	3	–	–	4	12	5	3	1	–	28
Employés, catégorie B	6	13	1	24	22	7	17	2	2	94
Employés, catégorie C	3	1	1	1	10	2	–	1	–	19
Total, feux de la catégorie A	27	125	21	35	76	8	4	53	3	352
Total, feux de la catégorie B	38	77	3	52	63	8	21	10	8	280
Total, feux de la catégorie C	11	11	4	3	24	4	–	2	4	63
Total, tous feux de chemins de fer	76	213	28	90	163	20	25	65	15	695
2. *Superficie dévastée (acres)*—										
Jeunes forêts	522	5,203	40	39	13,915	11	30	31	151	19,942
Bois marchand	389	5,618	5	12	2,529	1	–	52	–	8,606
Débris ou arsin	887	1,267	160	52	567	74	7	14	744	3,772
Autres terres	1,414	9,842	15	120	3,358	503	26	95	1,893	17,266
Total	3,212	21,930	220	223	20,369	589	63	192	2,788	49,586
3. *Valeur de la propriété détruite*—										
(a) Jeunes peuplements	$ 146	$ 43,091	$ 125	$ 78	$ 36,909	$ 3	$ 45	$ 109	$ 58	$ 80,564
(b) Bois debout	865	105,912	–	51	12,330	3	–	264	–	119,425
(c) Produits forestiers	–	7,002	–	–	99	–	–	–	–	7,101
(d) Autres biens	204	5,152	135	551	735	–	–	130	55	6,962
(e) Total	$ 1,215	$ 161,157	$ 260	$ 680	$ 50,073	$ 6	$ 45	$ 503	$ 113	$ 214,052
B.—CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES FEUX DE CHEMINS DE FER										
1. *Nombre par causes*—										
(a) Campeurs et voyageurs, catégorie A	1	6	–	13	8	–	–	–	2	30
Campeurs et voyageurs, catégorie B	4	2	–	2	6	–	–	1	–	15
Campeurs et voyageurs, catégorie C	–	2	–	1	2	–	–	–	–	5
(b) Colons, catégorie A	1	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Colons, catégorie B	2	2	–	7	5	–	–	–	1	17

SOMMAIRE des rapports touchant les incendies de forêts allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la Commission des chemins de fer du Canada, Saison de 1925.—*Suite*

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (a)	Pacifique Canadien (Lignes de ('ouest) (b)	National du Canada (Région Atlantique) (c)	National du Canada (Région Centrale) (d)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (e)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie-Britannique	Great Northern	Divers (f)	Totaux
CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES CH. DE FER—*Fin*										
Nombre par causes—										
Colons, catégorie C	–	–	–	–	2	–	1	1	–	4
Autres causes connues, catégorie A	–	10	1	2	2	1	–	–	–	16
Autres causes connues, catégorie B	–	9	–	1	7	–	–	–	–	17
Autres causes connues, catégorie C	–	–	–	1	–	–	–	–	–	1
Total des feux de la catégorie A	2	16	1	15	10	1	–	–	2	47
Total des feux de la catégorie B	6	13	–	10	18	–	–	1	1	49
Total des feux de la catégorie C	–	2	–	2	4	–	1	1	–	10
Total	8	31	1	27	32	1	1	2	3	106
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	1	3	–	50	2	–	5	–	–	61
Bois debout	–	41	–	–	450	–	–	35	–	526
Débris ou arsin	14	29	–	60	141	–	15	25	2	286
Autres catégories de terres	9	22	–	622	1,569	–	–	–	1	2,223
Total	24	95	–	732	2,162	–	20	60	3	3,096
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ –	$ 20	$ –	$ 50	$ 944	$ –	$ 7	$ –	$ –	$ 1,021
Bois debout	–	190	–	–	2,615	–	–	280	–	3,085
Produits forestiers	–	4	–	54	–	–	–	–	–	58
Autres biens	10	60,905	–	50	4,461	–	–	100	–	65,526
Total	$ 10	$ 61,119	$ –	$ 154	$ 8,020	$ –	$ 7	$ 380	$ –	$ 69,690
C.—FEUX DONT LA CAUSE EST INCONNUE										
Nombre—										
Catégorie A	2	13	1	6	6	1	–	–	1	30
Catégorie B	11	16	3	10	8	–	–	–	1	49
Catégorie C	1	4	–	1	2	–	–	1	–	9
Total	14	33	4	17	16	1	–	1	2	88

Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	1,805	98	1	–	48	–	–	–	–	1,952
Bois marchand	101	40	–	–	–	–	–	–	–	141
Débris ou arsin	705	1,021	4	257	26	–	–	–	–	2,013
Autres catégories de terres	24	17	–	419	166	–	–	15	1	642
Total	2,635	1,176	5	676	240	–	–	15	1	4,748
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ 1,800	$ 465	$ –	$ 100	$ 187	$ –	$ –	$ –	$ –	$ 2,552
Bois debout	1,005	2,120	–	–	–	–	–	–	–	3,125
Produits forestiers	37	–	25	–	3,005	–	–	–	–	3,067
Autres biens	755	165	–	3,995	99	–	–	52	75	5,141
Total	$ 3,597	$ 2,750	$ 25	$ 4,095	$ 3,291	$ –	$ –	$ 52	$ 75	$ 13,885
GRANDS TOTAUX DES FEUX DE TOUTES ORIGINES										
Nombre—										
Total des incendies de la catégorie A	31	154	23	56	92	10	4	53	6	429
Total des feux de la catégorie B	55	106	6	72	89	8	21	11	10	378
Total des feux de la catégorie C	12	17	4	6	30	4	1	4	4	82
Total des incendies signalés	98	277	33	134	211	22	26	68	20	889
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes forêts	2,328	5,304	41	89	13,965	11	35	31	151	21,955
Bois marchand	490	5,699	5	12	2,979	1	–	87	–	9,273
Débris ou arsin	1,606	2,317	164	369	734	74	22	39	746	6,071
Autres catégories de terres	1,447	9,881	15	1,161	5,093	503	26	110	1,895	20,131
Total	5,871	23,201	225	1,631	22,771	589	83	267	2,792	57,430
Valeur des biens détruits—										
Jeunes forêts	$ 1,946	$ 43,576	$ 125	$ 228	$ 38,040	$ 3	$ 52	$ 109	$ 58	$ 84,137
Bois marchand	1,870	108,222	–	51	14,945	3	–	544	–	125,635
Produits forestiers	37	7,006	25	54	3,104	–	–	–	–	10,226
Autres biens	969	66,222	135	4,596	5,295	–	–	282	130	77,629
Total	$ 4,822	$225,026	$ 285	$ 4,929	$ 61,384	$ 6	$ 52	$ 935	$ 188	$ 297,627

(*a*) Comprend le Fredericton and Grand Lake Coal & Railway; le New Brunswick Coal & Rly. et le Dominion Atlantic & Quebec Central.
(*b*) Comprend les chemins de fer Esquimalt, Nanaimo et Kettle-Valley.
(*c*) Comprend le "Halifax and Southwestern Railway" et des parties du C.N.R. à l'est de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué.
(*d*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué., et à l'est de Armstrong, Ont.
(*e*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest de Armstrong, Ont. (Chemins de fer Transcontinental et Hudson-Bay).
(*f*) Comprend les lignes suivantes: Algoma Eastern; Cumberland Railway & Coal Company; Maine Central; Western Power Company of Canada (B.C. Electric) White Pass and Yukon Route.

REMARQUE.—En 1925, on n'a pas signalé d'incendies allumés dans une région boisée à moins de 300 pieds de la voie des lignes suivantes: Atlantic, Quebec & Western et Quebec Oriental; Boston; Maine; Maritime Coal Railway & Power Company; Nipissing Central; Ottawa & New York; New Brunswick Coal & Railway Quebec Central; Quebec, Montreal & Southern Témiscouata.

Les feux de la catégorie A couvrent une superficie moindre d'un quart d'acre.
Les feux de la catégorie B couvrent une superficie d'un quart d'acre ou davantage.
Les feux de la catégorie C couvrent une superficie de plus de dix acres.

En 1924 le service de l'inspection préventive des incendies a examiné les pare-incendies de 3,662 locomotives circulant dans les régions forestières. De ce nombre, 88 ou 2.40 p. 100 ont été trouvés défectueux.

PARE-INCENDIES de locomotives examinés par le service de l'inspection préventive des incendies en 1925.

Chemin de fer	Province	Nombre d'appareils inspectés	Nombre des app. défectueux	Pourcentage des app. défectueux
C.P.R. (y compris le N.B.C. & Ry. et le F. & G.L.C. & Ry.)	Nouv.-Brunswick	68	5	7·35
C.P.R. (y compris le Quebec Central Ry.)	Québec	234	.....	.....
C.P.R.	Ontario	783	4	0·51
C.P.R.	Provinces des Prairies	131	25	19·08
C.P.R.	Colombie-Britannique	190	1	0·52
	Totaux	1,406	35	2·49
C.N.R.	Nouv.-Brunswick	191	4	2·09
C.N.R.	Québec	297	1	0·33
C.N.R.	Ontario	977	4	0·41
C.N.R.	Provinces des Prairies	419	30	7·16
C.N.R.	Colombie-Britannique	135	.....	.....
	Totaux	2,019	39	1·93
A.Q. & W. and Q.O.	Québec	17	.....	.....
A.C. & H.B.	Ontario	45	.....	.....
Algoma Eastern	Ontario	21	.....	.....
Blue Diamond Coal Co.	Alberta	3	3	100
Boston & Maine	Québec	6	.....	.....
E.D. & B.C.	Alberta	45	6	13·33
Great Northern	Colombie-Britannique	10	.....	.....
Kettle Valley	Colombie-Britannique	21	2	9·52
Maine Central	Québec	4	1	25·00
Nipissing Central	Ontario	3	1	33·33
Q.M. & S.	Québec	19	.....	.....
Témiscouata	Nouv.-Brunswick & Québec	15	1	6·66
W. P. Co (B.C.E.)	Colombie-Britannique	2	.....	.....
W.P. & Yukon Rte	Col.-Britannique et Yukon	26	.....	.....
	Totaux	237	14	5·90
Totaux, tous che. de fer	.....	3,662	88	2·40

SOMMAIRE montrant la construction et l'entretien par les chemins de fer des coupe-feux dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 1925.

—	"Edmonton Dunvegan et Colombie-Britannique" et "Canada Central"	Great Northern	National du Canada	Pacifique-Canadien	Totaux
Longueur en milles de voie	506·50	162·38	8,137·37	7,130·22	15,936·47
Longueur en milles de coupe-feux (1)	1,013·00	324·76	16,274·74	14,260·44	31,872·94
Coupe-feux établis dans l'année (en milles)					
Chaumes — Coupe-feux à la charge du propriétaire	35·00	185·50	1,721·35	2,029·77	3,971·62
Prairies artificielles — Coupe-feux à la charge du propriétaire	4·50	40·00	173·25	170·20	387·95
Pâturages clos	15·50	49·00	1,089·18	2,592·91	3,746·59
Terres vierges	9·50	0·50	1,314·70	1,179·05	2,503·75
Total des milles de coupe-feux établis dans l'année	64·50	275·00	4,298·48	5,971·93	10,609·91
Coupe-feux à établir (en milles)—					
Exemptions (2)	671·80	30·00	6,116·07	3,345·86	10,163·73
Refus de la part du prop. de perm. la construction (3)	.....	.....	52·80	92·01	144·81
Constr. non néc., (terre déjà labourée) (4)	21·90	.....	1,646·16	1,525·10	3,193·16
Chaumes — Sans coupe-feux établis par le propriétaire (5)	114·40	.....	2,972·78	2,524·08	5,611·26
Prairies artificielles — Sans coupe-feux établis par le propriétaire (5)	21·30	.....	398·12	159·15	578·57
Autres raisons	119·10	19·76	790·33	642·31	1,571·50
Total des milles de coupe-feux à établir	948·50	49·76	11,976·26	8,288·51	21,263·03

1. Il y a deux fois plus long de coupe-feux que de voie, ceux-là étant obligatoires des deux côtés de la voie.
2. Compagnie exemptée de pratiquer des coupe-feux sur les sections du réseau où il est indiqué que ce travail n'est pas nécessaire ou n'est pas praticable.
3. Les employés de la compagnie de chemin de fer se sont vu refuser par le propriétaire le droit de pénétrer sur le terrain pour y établir des coupe-feux.
4. Aucune nécessité de garde-feu, les champs étant déjà labourés.
5. L'existence de coupe-feu sur les chaumes et les prairies n'est requis que là où le propriétaire ou l'occupant de la terre est disposé à labourer le coupe-feu à un prix raisonnable, établi par la Commission et payé par la compagnie du chemin de fer.

STATISTIQUES DES COUPS-FEUX

Le rapport statistique de 1925 qui précède accuse une augmentation de 344 milles de ligne dans les Provinces des Prairies, constituant un total de 15,936.47 milles de ligne dans ces trois provinces qui sont pourvues de coupe-feux. Cela fait un ensemble de 31,872.94 milles de coupe-feux, vu qu'il en faut de chaque côté de la voie.

On a établi ou entretenu 10,609.91 milles de coupe-feux pendant l'année. Ceux qui n'ont pas été faits pour diverses raisons se chiffrent à 21,263.03. De ce nombre 10,163.73 milles ont été exemptés par notre service; les propriétaires de terrains ont refusé de consentir à l'établissement de coupe-feux sur une longueur de 144.81 milles; terrains déjà labourés 3,193.16 milles; champs de chaume et prairies que les propriétaires n'ont pas munis de coupe-feux 6,189.83 milles.

Ainsi pour les 19,691.53 milles de coupe-feux non établis, on a trouvé bonnes les raisons données par les compagnies. Il reste un total de 1,571.50 milles dont on n'a pas rendu compte et qui pour la plupart auraient dû être munis de coupe-feux.

APPENDICE "F"

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

SALLE DES ARCHIVES

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1925

N° du dossier	Objet	Décision
643	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction	Appel maintenu.
1455	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc, passage inférieur à un endroit près de Beaverton, Ont., lot 13, con. 7, tp. de Thorah	Appel renvoyé.
1492	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance de la Commission n° 7813, de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question de juridiction	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W.-E. and L. S.*, croisement, canton de Sandwich. Point de droit	Appel renvoyé.
C. 1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2c. Point de droit	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ont. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern*. Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 1419	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3222	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 4897	Au sujet du clôturage et des casse-pattes. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern*. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 4492 3378	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique Taux d'abonnement. Point de droit	Retiré.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*, Petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction.	Appel renvoyé.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, taux sur le pétrole. Point de droit	Appel renvoyé.
1519	La compagnie du Chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer Niagara, St.-Catharines and Toronto *vs* Davy. Question de juridiction	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Juridiction	Appel renvoyé.
12682	Cause de tarif à Regina. Point de droit	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
15330 15330–1	Compagnie du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *vs Canadian Oil Company*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
20062 27095	Cie de chemin de fer *British Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers and B. W. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Appel maintenu.
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm. A. Taylor. Question de juridiction	Renvoyée.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit	Renvoyée.
14329–9	Les compagnies *Montreal Tramway* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction	Appel maintenu.
23009	Cité de Hamilton *vs* le *T. H. & B. Ry.* Question de juridiction	Appel maintenu.
21428	*G. T. R. vs* la *Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
12021·70 9437·153	Le *Toronto Ry. Co.* et la cité de Toronto *vs* le *C. P. R.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1925.—*Fin*

N° du dossier	Objet	Décision
C. 3935	Cité d'Edmonton *vs* le *A. D. & B. C. Ry.* Point de droit	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Tel. Co.*, et autres *vs* la *Bell Tel. Co.* Point de droit	Appel renvoyé.
27524	*G. T. R. vs* Bourassa de Laprairie, Qué. Point de droit et question de juridiction	Appel retiré.
13622	La *G. N. W. Tel. Co.* demande l'opinion de la Cour sur un point de droit en jeu dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 162	Appel abandonné
27840	Le Gouvernement du Manitoba et la *J. S. Ashdown Hardware Co.*, au sujet de la hausse de 15 p. 100 des tarifs de marchandises. Question de juridiction	App. abandonné
26981	Le *C. P. R. vs* le ministère des Travaux publics d'Ontario, *au sujet* du passage à niveau dans le twp de Kirkpatrick. Point de droit	Appel retiré.
11118	Le chemin de fer *Esquimalt et Nanaïmo* au sujet du droit de la ville de Victoria, C.-B., d'avoir accès sur le pont Victoria Harbour. Question de juridiction	App. abandonné.
28439	La municipalité de Burnaby, C.-B., *vs* le *British Columbia Electric Railway* au sujet des taux d'abonnement. Question de juridiction	App. abandonné.
28950	*Cité de Toronto* contre *Toronto Terminals Railway* au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 3378	Requête de M. Wagenast aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada dans la question du tarif d'abonnement de Brampton. Question de droit	Appel renvoyé.
C 2987	*Ottawa Electric Railway* contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projetée du tarif des voyageurs. Question de judiriction	Appel maintenu.
21404–6	La Commission soumet une cause type demandant l'opinion de la cour sur la question de juridiction relativement à la requête de la *British Columbia Electric Company* demandant une augmentation de taux	App. abandonné.
28140	Appel de la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit provenant de la requête du Ministère des Terres, Forêts et Mines de la Province d'Ontario, demandant l'émission d'une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien à fournir et construire un viaduc à ses frais au-dessus de son chemin de fer entre les lots 6 et 7, con. 1, canton d'Eton, Ont., 1er avril 1922. (Appel maintenu avec frais. Question décidée dans la négative)	Appel maintenu.
30381	*V. V. and E. Railway and Nav. Co. vs Vancouver Harbour Commissioners* et le chemin de fer National du Canada contre l'arrêt de la Commission n° 31647 en date du 15 octobre 1921. Question de juridiction	Renvoyée.
31351–1	Requête de la *Luscar Collieries Limited* demandant la permission d'en appeler sur la question de juridiction contre l'arrêt de la Commission en date du 23 mai 1924, sur la question de droit de la *Luscar Collieries Limited vs* N. S. McDonald et les chemins de fer d'Etat du Gouvernement	Appel renvoyé.
32812·1	Appel des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, contre l'arrêt de la Commission (G.O. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau	Appel maintenu.

SOMMAIRE

Appels renvoyés	31
Appels maintenus	10
Appels abandonnés	5
Appels retirés	3
	49

LISTE des causes inscrites en appel au Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1925

N° du dossier	Sujet	Décision
399	*Bay of Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway* à Tweed, Ont.	Appel maintenu.
1455	*James Bay Railway vs Grand Trunk Railway*, passage à niveau, près de Beaverton, Ont.	Appel débouté.
1781	*Grand Trunk Railway vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville	Appel débouté.
12992	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa	Appel retourné.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon	Appel débouté.
17716	Rameau de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q.	Appel débouté.
18787	*South Hazelton Townsite vs Grand Trunk Pacific Railway*	Appel retourné.
3452·30	J. Y. Rochester *re* Cameron Bay *vs Grand Trunk Pacific Railway*	Appel débouté.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, Qué., *vs* le Pacifique-Canadien	Appel débouté.
17040	Rameau de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien	App. abandonné.
C. 3322	Affaires du viaduc de Toronto	Appel débouté.
12021–70	Cité de Toronto *vs Toronto North Grade Separation*	Appel débouté.
16177	*Canadian Pacific Railway vs Mountain Lumber Manufacturers Association* contre le tarif de transport du bois de construction	Appel retiré.
19024	Charles Miller de Toronto *vs Grand Trunk Pacific Railway, re* station à Prince-George, C.-B.	Appel débouté.
17716–10	*Canadian Pacific Railway vs* la ville de Maisonneuve, Qué., *re* passages à niveau	Appel débouté.
22681–25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadacona et Marlboto, à Montréal, Qué	App. abandonné.
21418	Cité de Prince-George, C.-B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince-George	Appel débouté.
21660	*Canadian Northern Ontario Railway vs* Townships de Loughboro, Ont.	Appel débouté.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal	App. abandonné.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien, *re* rameau Lambton à Weston (2e appel)	Appel retourné.
27693	Cité de Hamilton contre le Grand-Tronc, service des voyageurs sur l'embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington Beach et la ville de Burlington, Ont.	App. abandonné.
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission à l'effet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100	Appel débouté.
28493·3	Ville de Saint-Lambert, Qué., contre la décision de la Commission datée du 10 juillet 1918, à l'effet d'augmenter les taux du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*	Appel débouté.
28230	Avis d'appel par la cité de Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 27843 et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinar, Hamilton, Ont.	Appel retourné.
29040·2	Le Conseil National de Laiterie du Canada, au nom de l'Association Canadienne des fabricants de crème glacée, relativement au classement de la crème glacée	Appel retourné.
C. 955	Ligue des propriétaires de Montréal relativement à l'augmentation des taux du téléphone	Appel renvoyé.
30434	Cité de Windsor, Ont., demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 30028, autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire des voies ferrées allant au hangar projeté à travers la partie de l'avenue Caron non ouverte à la circulation, à Windsor	Appel renvoyé.
29996	Cité de Toronto contre l'ordonnance générale n° 308, autorisant une augmentation générale des taux de transport de marchandises	Appel retourné.
C. 955	Cité de Toronto contre le jugement de la Commission du 13 avril 1921, autorisant une augmentation des taux du téléphone Bell	App. abandonné.
23092·2	Compagnie de chemin de fer C. N. Q. contre l'ordonnance n° 31312 *re* croisement du chemin de fer Pointe aux Trembles Terminal à la Pointe aux Trembles	App. en suspens.
30380 p.2	Appel de la corporation de la cité de Toronto contre la décision de la Commission (ordonnance générale n° 327) au sujet des taux de messageries	Appel débouté.
30380·13	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada de la décision de la Commission et demandant une ordonnance pour annuler l'augmentation de 20 p. 100 sur les taux de la crème, taux autorisés temporairement aux compagnies de messageries sur leur demande en date du mois de juillet 1920	Appel retourné.
17112·27	Appel de l'Association des Meuniers du Dominion du jugement de la Commission, en date du 6 mars 1922, au sujet des tarifs en paliers pour le transport du blé d'exportation	Appel débouté.
29040·2	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada pour le compte des fabricants de crème glacée du Canada, contre l'ordonnance de la Commission n° 28883, au sujet des taux de messageries pour le transport de la crème glacée	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel au Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1925—*Fin*

N° du dossier	Objet	Décision
30686·2	Appel des provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique au Gouverneur en conseil, contre l'arrêt de la Commission en date du 30 juin 1922, (G.O. 366) concernant les taux de chemins de fer	Appel retourné.
30380·13	Le Conseil national d'Industrie laitière du Canada contre le jugement de la Commission en date du 21 novembre 1922 au sujet d'une augmentation de 20 pour cent dans les taux de messageries pour le transport de la crème	Appel maintenu.
3025·16	N. St. C. & T. Ry. Co. contre l'arrêt de la Commission n° 33190 en date du 1er novembre 1922, relativement au remplacement de sa voie sur les rues Oak et Merritt dans la ville de Merritton, Ont	App. en délibéré.
32812·1	Gouvernements des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba contre l'arrêt de la Commission (G.O. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des taux du Pas du Nid-du-Corbeau	P.C. 2220
	Accordé en attendant la décision de la Cour Suprême	P.C. 886
9754·22	*Canadian Shipper's Traffic Bureau* contre l'arrêt de la Commission n° 36646, en date du 27 juillet 1925, au sujet d'une réclamation contre la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, en vue d'obtenir le remboursement d'une prétendue surcharge pour frais de transport	App. en délibéré.

SOMMAIRE

Appels renvoyés	19
Appels retournés	8
Appels abandonnés	5
Appel retiré	1
Appels maintenus	3
Appels en suspens	3
Total	39

APPENDICE "G"

LISTE des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1925

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 413

Relativement à la requête de l'Association des compagnies de chemins de fer du Canada en vue d'obtenir certains amendements aux règles 93 et 99 des règles générales concernant les trains et l'enclenchement dans le but de faire adopter la méthode d'exploitation maintenant en usage par certaines compagnies de l'Association en vertu des Instructions soi-disant spéciales "E":

Dossier N° 4135.26

Le LUNDI 16 mars 1925.

Attendu qu'en vertu de l'Ordonnance générale n° 322 du 10 décembre 1920, toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission ont été enjointes de retirer lesdites Instructions spéciales "E" de leurs horaires respectifs et de mettre en vigueur par la suite le Code uniforme des règles et règlements à l'usage des chemins de fer au Canada approuvé par l'Ordonnance générale n° 42, du 12 juillet 1909; les changements nécessaires et les instructions aux employés devant prendre effet à partir du 1er juin 1921;

Attendu que, par les ordonnances générales n°s 340, 343, 397 et 411 on a prorogé le délai pendant lequel lesdits changements et instructions pourraient entrer en vigueur jusqu'au 15 juin et au 1er septembre 1921, au 1er août 1924 et au 31 janvier 1925, respectivement, ou jusqu'à l'émission d'une nouvelle ordonnance de la Commission;

Attendu que le Gouverneur en conseil n'a pas encore décidé de l'appel que l'on a interjeté de l'Ordonnance générale de la Commission n° 397 en date du 16 avril 1924;

Attendu que le Gouverneur général en conseil, par l'arrêté du Conseil C.P. 2140 en date du 11 décembre 1924, rescinde la sanction donnée par les arrêtés du Conseil C.P. 1405 au Règlement n° 98 de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; C.P. 1824 au Règlement en date du 3 septembre 1924 de la compagnie du chemin de fer *Quebec Central*; et C.P. 1934 au Règlement n° 4 de la compagnie de chemin de fer *Canada Central*, seulement en tant que ladite sanction s'applique à la Règle 93A,—

La Commission ordonne: Que le délai pendant lequel lesdits changements et instructions peuvent entrer en vigueur soit, et il est par les présentes, de nouveau prorogé jusqu'au 15 juin 1925, ou jusqu'à l'émission d'une nouvelle ordonnance de la Commission.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 414

Relativement à la requête de l'Association canadienne de transport demandant l'émission d'une ordonnance modifiant l'ordonnance générale n° 364 de la Commission, en date du 23 mai 1922, établissant une échelle milliaire devant s'appliquer au calcaire destiné aux fins agricoles ou à la poussière de pierre, à l'est de Port-Arthur, de Fort-William et d'Armstrong, au lieu du tarif à prix ferme ou du tarif milliaire alors en vigueur.

Dossier n° 26786.6

Le LUNDI 30 mars 1925.

Considérant les raisons invoquées à l'appui de la demande,—

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance générale n° 364 soit, et est par les présentes, modifiée en remplaçant l'échelle milliaire y indiquée par la suivante:—

Milles	Les 100 livres
Jusqu'à 10	5 cts
De 10 à 20	5½ cts
De 20 à 30	6 cts
De 30 à 40	6½ cts
De 40 à 50	7 cts
De 50 à 60	7½ cts
De 60 à 70	8 cts
De 70 à 80	8½ cts
De 80 à 90	9 cts
De 90 à 100	9½ cts
De 100 à 150	10 cts
De 150 à 200	10½ cts
De 200 à 250	11 cts
De 250 à 300	12 cts
De 300 à 400	14 cts
De 400 à 500	16 cts
De 500 à 600	18 cts
De 600 à 700	20 cts
De 700 à 800	22 cts
De 800 à 900	24 cts
De 900 à 1000	26 cts
De 1000 à 1100	28 cts
De 1100 à 1200	30 cts

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE n° 415

Relativement à l'Ordonnance générale n° 289 de la Commission, en date du 24 mars 1920, enjoignant aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'adopter les règlements relatifs à l'inspection des locomotives et des tenders.

Dossier n° 21351

Le SAMEDI 25 avril 1925

Après avoir pris connaissance des documents déposés au nom de la *New-York Central Railroad Company* ainsi que du rapport et de la recommandation du chef de son service d'exploitation—

La Commission ordonne:—Que lesdits règlements relatifs à l'inspection des locomotives et des tenders et approuvés par ladite Ordonnance générale n° 289, en date du 24 mars 1920, soient, et sont par les présentes, modifiés en remplaçant le premier paragraphe sous la rubrique "Appareils d'attelage et Appareil de traction" par le paragraphe suivant:—

"*Appareil d'attelage entre la locomotive et le tender.*—L'appareil d'attelage entre la locomotive et le tender, de même que les goujons et les attaches doivent être maintenus en bon état de service. Les goujons et les tiges d'attelage doivent être enlevés et soigneusement examinés pour constater les défectuosités au moins une fois tous les trois mois. Lorsqu'une locomotive n'est pas utilisée pendant une ou plusieurs périodes de trente jours, le délai fixé pour l'examen des goujons et des tiges d'attelage peut être prolongé du nombre de pleines périodes de trente jours pendant lesquelles la locomotive n'a pas été utilisée. Les goujons de la tige d'attelage doivent être maintenus en position par des moyens appropriés. Les goujons renversés de la tige d'attelage doivent être maintenus en position au moyen de plaques ou d'anneaux en forme d'U. Le rapport, dûment certifié, donnant les dates où les goujons et les tiges d'attelage ont été enlevés pour être examinés de même que l'état de ces goujons et de ces tiges d'attelage, doit être fait sur la formule du rapport de l'inspection de la chaudière pour le mois pendant lequel l'inspection est faite."

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 416

Relativement à l'Ordonnance générale de la Commission n° 330, en date du 16 février 1921, enjoignant aux compagnies de chemins de fer relevant de la Commission d'adopter et de mettre en vigueur les Règlements concernant l'inspection des chaudières à vapeur mises en service par les compagnies de chemins de fer, prescrits par ladite Ordonnance.

Dossier n° 29110.1

Le JEUDI, 14e jour de mai 1925.

Après lecture des soumissions déposées au greffe au nom du Bureau du Travail et du Service préventif des incendies de la province du Manitoba,—

La Commission ordonne: Que ladite Ordonnance générale n° 330, en date du 16 février 1921, soit, et est par ces présentes, modifiée en supprimant la clause 1 des Règlements et en substituant la suivante, à savoir:—

"1. Ces règlements s'appliqueront à toutes les chaudières à vapeur et leurs pièces accessoires mises en service par les compagnies de chemins de fer relevant de la Commission, excepté celles dont on se sert dans les (*a*) locomotives, (*b*) dans les chaufferies dont la pression ne dépasse pas 15 livres au pouce carré, (*c*) dans les hôtels, dans les bureaux, (qui ne font pas partie des gares) et autres endroits publics, et (*d*) chez les entrepreneurs."

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 417

Relativement à l'Ordonnance générale de la Commission n° 3, en date du 3 juillet 1907, obligeant les compagnies de chemins de fer relevant de la Commission et qui exploitent un chemin de fer à vapeur de munir d'extincteurs chimiques leurs wagons de voyageurs.

Dossier n° 1858

Le LUNDI, 18e jour de mai 1925.

Sur le rapport et la recommandation du chef de son service d'exploitation,—

La Commission ordonne: De modifier ladite Ordonnance générale n° 3, en date du 3 juillet 1907, en biffant à la fin du deuxième paragraphe de l'Ordonnance les mots "et voir à ce que des copies de ces mémoires, certifiés par ledit contremaître, parviennent régulièrement à la Commission".

Le commissaire en chef adjoint,
S. J. McLEAN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 418

Relativement à la requête de la compagnie du Téléphone Bell du Canada, ci-après dénommée la "compagnie réquérante", faite en vertu de l'article 375 de la Loi des Chemins de fer de 1919, demandant la confirmation de la formule de contrat pour lignes d'échange et de péage n° 650B, déposée à la Commission sous le n° 538.

Le VENDREDI, 26e jour de juin 1925.

Après lecture des raisons invoquées à l'appui de la demande et le consentement enregistré de l'*Ontario Railway and Municipal Board* et de la Commission des Services publics de la province de Québec et sur le rapport et la recommandation de son chef adjoint du mouvement,—

La Commission ordonne:

1. Que ladite formule de contrat n° 650B pour lignes d'échange et de péage à intervenir entre la compagnie requérante et toute autre compagnie, municipalité ou corporation autorisée à construire ou à exploiter un réseau ou une ligne téléphonique, déposée dans les archives de la Commission dans la cause n° 538 soit, et elle est par les présentes, approuvée.

2. Que les Ordonnances générales n° 114, n° 375 et n° 409, en date du 12 novembre 1913, du 17 mars 1923 et du 5 novembre 1924, rendues dans la cause, soient annulées.

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 419

Relativement aux taux de transport et à la loi modificatrice de 1925, étant le chapitre 52 des Statuts du Canada, 15-16 Georges V

Dossier n° 32812.1

Le MERCREDI, 8e jour de juillet 1925.

D'après la décision de la Cour Suprême du Canada, en date du 26 février 1925, à l'effet que la Loi des Chemins de fer ne confère aucune juridiction à la Commission d'autoriser dse taux de transport sur la ligne de la compagnie du Pacifique-Canadien excédant les taux maxima mentionnés dans la Loi concernant

le Pas du Nid-de-Corbeau, chapitre 5, 60-61 Victoria, Statuts du Canada, et dans la convention qu'elle mentionne, sur les denrées qui y sont énumérées;

Et d'après une autre décision de la Cour Suprême du Canada à l'effet que, sous la loi actuelle, les taux précités ne valaient, quant aux denrées dirigées vers l'Ouest, que pour le trafic prenant naissance à Fort-William et aux autres endroits situés à l'est de Fort-William qui existaient lorsque fut rendue la loi du Pas du Nid-de-Corbeau, et lorsque fut signée la convention relative à la ligne de chemin de fer de la compagnie;

Et vu la modification apportée à la loi des Chemins de fer en 1925, chapitre 52, 15-16 Georges V, et l'abolition par le Parlement des maxima statutaires afférents jusqu'ici aux denrées dirigées vers l'Ouest;

Et comme, à ce qu'il appert, la continuation de cet état de choses, par lequel les endroits qui n'étaient pas situés sur la ligne du chemin de fer au temps de la signature de la convention sont frappés de taux plus élevés que ceux que l'on a imposés au trafic dirigé vers l'Ouest et provenant d'endroits qui étaient situés sur la ligne du chemin de fer au temps de la signature de la convention, constitue, dans l'absence de maxima statutaires contraires, un traitement trop distinctif et trop préférentiel envers les endroits qui n'étaient pas situés sur la ligne du chemin de fer au temps de la signature de la convention,

Il est ordonné: Que, pour les denrées précitées, les compagnies du Pacifique-Canadien et du National du Canada restaurent, dans un délai de quinze jours après la date de cette ordonnance, les taux qui étaient en vigueur le 6 juillet 1924.

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 420

Relativement aux taux de transport et à la législation de 1925 amendant ces taux, chapitre 52 des Statuts du Canada, 15-16 Georges V

Dossier n° 32812.1

Le MERCREDI, 8 juillet A.D. 1925.

Attendu que ledit chapitre 52, 15-16 Georges V, amendant l'article n° 325 de la loi des chemins de fer stipule *inter alia* que les taux sur les céréales et la farine seront régis par les prévisions du contrat adopté conformément au chapitre 5 des Statuts du Canada, 1897, mais que ces taux s'appliqueront au transport de ces marchandises expédiées de toute station sur toutes les lignes de chemin de fer à l'ouest et en destination de Fort-William et Port-Arthur par voie des lignes de chemin de fer maintenant ou dorénavant construites par une compagnie soumise à la juridiction du Parlement,—

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du Parlement devront, dans les quinze jours qui suivront la date de cette ordonnance, déposer tous leurs tarifs pour satisfaire dans la mesure nécessaire aux dispositions dudit article 325 de la loi des chemin de fer, 1919, telle que modifiée.

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 421

Relativement à la requête de l'Association Canadienne du transport en faveur des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'après l'article 322 de la loi des chemins de fer, 1919, demandant l'approbation de la classification canadienne des marchandises n° 17, remplaçant et annulant la classification n° 16 et ses suppléments, déposée à la Commission au dossier n° 33365.

Le VENDREDI, 17 juillet A.D. 1925.

Avis ayant été donné dans la *Gazette du Canada* par les compagnies de chemins de fer, conformément à l'article 322 de la Loi des chemins de fer, 1919, de même qu'aux organisations marchandes énumérées dans les ordonnances générales n°s 271 348 et 353 de la Commission;

Après avoir pris connaissance des documents à l'appui des objections soumises aux séances de la Commission tenues à Saskatoon le 10 juin, à Edmonton le 13 juin, à Vancouver le 23 juin, à Victoria le 25 juin, à Nelson le 30 juin, à Calgary le 7 juillet, à Lethbridge le 9 juillet, à Regina le 10 juillet, à Winnipeg les 14 et 16 juillet et à Ottawa les 3 et 4 décembre, 1924, en présence de l'avocat et des représentants des compagnies de chemins de fer, des Boards of trade, de diverses organisations commerciales et d'expéditeurs, et vu le dire des parties intéressées; et après avoir lu les témoignages offerts en objection au changement proposé et le rapport de son chef du service du trafic,—

La Commission ordonne; Que la dite classification canadienne des marchandises n° 17, remplaçant et annulant la classification canadienne de marchandises n° 16 et ses suppléments, telle que soumise pour approbation par G. C. Ransom, président de l'Association canadienne de transport dans sa lettre du 9 avril, 1924, et telle que modifiée par le supplément n° 1 ajouté à la classification n° 17 et soumis à la Commission par le président Ransom avec sa lettre du 30 septembre 1924, et telle que modifiée de nouveau par son mémorandum indiquant le changement et les additions apportés à la classification canadienne des marchandises n° 17 soumise à la Commission le 9 avril, 1924, lesquels changements et additions furent adoptés par les voituriers et expéditeurs réunis en conférence, et paraissent au dossier de la Commission sous le titre des pièces "A" et "B", dont les copies furent adressées aux différentes organisations commerciales et Boards of Trade, soit et est par les présentes adoptée, sujette aux changements prescrits et autorisés en vertu du jugement ci-joint de la Commission, du 15 juin, 1925, qui fera partie de la présente ordonnance; celle-ci devant entrer en vigueur après un avis de trente jours suivant la date de la présente ordonnance.

Le commissaire en chef adjoint,
S. J. McLEAN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 422

Au sujet de l'ordonnance générale de la commission n° 201 du 1er août 1927, qui prescrit un code de règlement relatif aux frais de stationnement; et relativement à l'article 191 de la Loi des Grains du Canada.

Dossier n° 1700
Le JEUDI, 13 août 1925.

Sur l'avis et la recommandation de son chef du service du trafic,—

La Commission ordonne: Que la dite ordonnance générale n° 201, du 1er août 1917, soit et est par les présentes modifiée en ajoutant à l'exception 1 de la règle 3 les mots: "durant les mois de septembre, octobre et novembre."

Le commissaire en chef adjoint,
S. J. McLEAN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 423

Relativement à la requête de l'Association des chemins de fer du Canada pour l'obtention d'une ordonnance modifiant l'ordonnance générale n° 78, du 14 juillet, 1911, et l'ordonnance générale n° 394, du 8 février, 1924, qui prescrivent les règles et les instructions concernant l'inspection et l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires.

Dossier n° 16513

Le LUNDI, 31 août 1925.

Après avoir pris connaissance du dossier à l'appui de la requête et considéré l'avis et la recommandation du chef du service de l'exploitation, et sur le consentement de la Fraternité des chauffeurs et préposés de locomotives et de la Fraternité des ingénieurs, le tout étant déposé,—

La Commission ordonne:

1. Que la dite ordonnance générale n° 78, du 14 juillet 1911, soit et est par les présentes modifiée par l'élimination de la clause 12 qu'elle comporte et en y substituant ce qui suit, à savoir:—

"12. *Quand faire l'épreuve.*—Avant de mettre une chaudière en service et au moins après chaque année de service pourvu que l'usage comporte deux années consécutives, il faudra en faire l'essai hydrostatique à une pression de 25 au-dessus de la pression de service."

2. Que la dite ordonnance générale n° 394, du 8 février 1924, soit et est par les présentes modifiée en éliminant la clause 11 qu'elle comporte et en y substituant ce qui suit, à savoir:—

"11. *Enlèvement des revêtements.*—La chemise et les revêtements seront enlevés après un service de soixante mois pourvu que l'usage comporte six années consécutives et on fera un examen complet de tout l'extérieur de la chaudière au moment de l'application de la pression hydrostatique. Il faudra aussi enlever la chemise et les revêtements chaque fois que l'inspecteur de la Commission ou de la compagnie de chemins de fer, advenant une fuite d'eau, le juge à propos ou nécessaire."

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 424

Relativement à la requête de l'association des chemins de fer du Canada en vue d'obtenir une ordonnance modifiant l'ordonnance générale de la Commission n° 289, en date du 24 mars, 1920, qui prescrit les règles devant être adoptées par les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, concernant l'inspection des locomotives et des tenders.

Dossier n° 21351

Le MARDI, 8 septembre A.D. 1925.

Après avoir pris connaissance des documents produits à l'appui de la requête et sur l'avis et la recommandation du chef de service de l'exploitation de la Commission; et sur le consentement de la Fraternité des chauffeurs et préposés de locomotives et de la Fraternité des ingénieurs,—

Il est ordonné: Que les règles relatives à l'inspection des locomotives et tenders, telles que ratifiées par ladite ordonnance générale n° 289, du 24 mars 1920, soient et sont par les présentes modifiées par l'élimination du paragraphe 3 qu'elles comportent et en y substituant ce qui suit, à savoir:—

"*Epreuve des chaudières maîtresses:*—Chaque chaudière maîtresse, avant d'être mise en service, et au moins tous les douze mois après cette date, pourvu que l'usage comporte deux années consécutives, doit être soumise à la pression hydrostatique d'au moins 25 pour cent plus élevée que la pression d'air maxima. Toute la surface de la chaudière doit être soumise à l'épreuve du marteau chaque fois que la locomotive est remisée pour subir des réparations générales, mais pas moins d'une fois tous les dix-huit mois, pourvu que l'usage comporte deux années consécutives."

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

ORDONNANCE GÉNÉRALE n° 425

Relativement à la requête de la Canadian Explosives, Limited, de Montréal, province de Québec, en vue d'obtenir une réduction des taux sur les explosifs de haute puissance au Canada.

Dossier n° 33502.

Le VENDREDI, 13 novembre A.D. 1925.

Après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 16 décembre 1924, en présence des représentants de la *Canadian Explosives, Limited,* de l'Association canadienne du transport, du chemin de fer National du Canada et du chemin de fer Pacifique-Canadien, et vu les allégués des parties intéressées, aussi bien que sur l'avis de son chef du service du trafic,—

La Commission ordonne: Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, soient et sont par les présentes requises de modifier leurs tarifs sur les explosifs de haute puissance de manière que pour les chargements complets, les taux de ces tarifs ne dépassent pas les taux courants de première classe publiés, lorsqu'ils sont inférieurs aux taux réguliers de parcours; que pour les chargements fractionnés il n'y aura pas de changement dans la base actuelle de calcul pour le transport des diverses catégories, mais que les taux devront être basés sur les taux courants classifiés lorsque ceux-ci sont inférieurs aux taux réguliers de parcours; et que le taux à prix ferme sur chargement complet de James-Island et Powder-Point, Colombie-Anglaise, en destination des stations situées dans l'Ouest canadien, soit basé sur le taux de palier actuel pour Vancouver, plus les taux courants de première classe au lieu d'être composé comme il l'est actuellement du taux de palier plus les taux réguliers de première classe d'après le parcours.

Le commissaire en chef,
H. A. McKEOWN.

CIRCULAIRE n° 206

27 avril 1925.

Protection des montures de verre des indicateurs d'eau sur les locomotives, par une forte cage d'aluminium ou alliage de cuivre, munies de protecteurs en verre épais de trois-huitièmes de pouce, etc.

Dossier n° 6948.5

J'ai reçu instruction de la Commission de vous demander de donner, dans les trente jours qui suivront la date de la présente circulaire, un relevé du nombre de locomotives de votre compagnie munies de montures conformément à l'ordonnance générale n° 389, du 21 janvier 1924, et du nombre de locomotives qui ne sont pas encore munies de cet équipement.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,
A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE n° 207

Dossier n° 6623.

23 octobre 1925

Le rapport semi-annuel concernant le matériel requis d'après la circulaire 169 peut maintenant être discontinué. La circulaire 153 est encore en vigueur et les compagnies de chemin de fer sont priées de se rappeler que ce rapport doit être rendu promptement à la fin de chaque période semi-mensuelle tel que prescrit.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,
A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE n° 208

Dossier n° 24942

3 décembre 1925

Changements dans le service des trains

La Commission, de temps à autre, reçoit des plaintes relativement aux diminutions du nombre des trains et autres changements; aussi à cause du peu de temps qui s'écoule entre la date des avis signifiés par les compagnies de chemins de fer et la date de la mise en vigueur des dites diminutions ou autres changements, et comme, dans bien des cas, le temps n'est pas suffisant pour terminer une enquête ou étudier les soumissions présentées par les adversaires de ces projets, la Commission a cru nécessaire d'intervenir et de décréter que ces projets de diminutions ou autres changements soient remis en attendant l'enquête.

Les compagnies de chemins de fer doivent montrer pourquoi elles ne donneraient pas les avis ci-après mentionnés dans le cas de l'abolition ou de la diminution du nombre des trains sur n'importe quelle partie des lignes de ces compagnies:—

Dans la région de l'Ouest, trente jours d'avis au public et vingt-cinq jours d'avis à la Commission.

Dans la région de l'Est, vingt jours d'avis au public et quinze jours d'avis à la Commission.

De plus, elles doivent montrer pourquoi, dans le cas d'une diminution du nombre de voyages par semaine ou de l'abolition de tout train en particulier, autre qu'un changement saisonnier, elles ne feraient pas signifier un avis à toutes les municipalités intéressées.

Quand la chose est possible, un représentant de la compagnie devrait exposer au Conseil municipal ou au Board of Trade la raison et la nécessité de ces projets de diminution.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,
A. D. CARTWRIGHT.

INDEX DES JUGEMENTS

SUJET — PAGE

A

Aiguillage commun: C.P.R. et C.N.R.—Ingersoll, Ont. 92
Association canadienne des marchands de bois, relativement à la taxe supplémentaire pour le transport du bois expédié de Pembroke, via Ottawa, à Toronto et à l'Ouest. . 193
Association des expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse: tarif sur les pommes expédiées des stations D.A.R. à Halifax, pour exportation 21
Avis de placement effectif, service des,—Canadian Car Demurrage Bureau et Brantford Cordage Co. vs. C.N.R. 204

B

Baptiste, Ont., à Grand Rapids, Mich.—Surcharge: expéditions de bois—compagnie du G.T.R. 195
Béton et la pierre pulvérisée, tarif sur le, Canada Cement Co. 59
Bois, frais pour supplément de transport du,—Pembroke, Ont., via Ottawa, à Toronto et à l'ouest: Association canadienne des marchands de bois 193
Bois, (C. L.), prétendue surcharge sur le,—Otterburn Siding, P.Q., à Détroit, Mich.—Témiscouata Ry—Domestic Hardwoods, Inc. 213
Bois: réclamation contre le G.T.R. relativement à du bois expédié de Baptiste, Ont., à Grand Rapids, Mich., et de Fossmill, Ont., à Détroit 195
Boland (Ellen) vs. C.N.R.—Suppression du passage à niveau au nord-ouest de Toronto, rue Bloor 65
Brantford Cordage Co., et Canadian Car Demurrage Bureau, vs. C.N.R. relativement aux soi-disant avis de placement effectif 204
British Columbia Tel. Co—Echange téléphonique de Gordon Head: Dist. de Saanich, C.B. 67

C

Canada Cement Co.—tarif sur le béton et la pierre pulvérisée 59
Canadian Car Demurrage Bureau et Brantford Cordage Co., Brantford, Ont., vs. C.N.R. —Service des avis de placement effectif 204
Canadian Explosives, Ltd., relativement au tarif sur les explosifs puissants au Canada 208
Charbon: frais d'aiguillage—transporté du bac aux voies d'évitement, Prescott, Ont.—Succession Buckley 38
Chargements mixtes de papier, de Port Arthur à l'Est: marchands de papier, Winnipeg . . . 61
Classification canadienne des marchandises, n° 17 118
Commission des liqueurs du gouvernement du Manitoba: tarif à prix ferme sur les liqueurs par wagon complet 29
Conserves (Confitures), tarif à prix ferme sur les,—C.M.A. vs. compagnies de chemin de fer. 112

D

Dalyte Electric Ltd.—Réduction dans la classification P.C.F. de lampes électriques 197
Domestic Hardwoods, Inc., relativement à des surcharges de tarif sur le bois, c. 1—Otterburn Siding, P.Q. à Détroit, Mich.—Témiscouata Ry. 213

E

Série téléphonique de Gordon Head, dist. de Saanich, Colombie Britannique, vs. B.C. Tel. Co. 67
Explosifs puissants au Canada, tarif sur les,—Canadian Explosives, Ltd. 208

F

Farine expédiée à Montréal pour exportation: réclamation—Robin Hood Mills, Ltd., vs. la Cie du C.P.R. 108
Fossmill, Ont., à Détroit, Mich.—Surcharges sur expédition de bois: compagnie du G.T.R. 195
Frais d'aiguillage sur le charbon transporté du bac aux voies d'évitement à Prescott, Ont.—Succession Buckley 38

PAGE

I

Ingersoll, Ont.—Aiguillage commun: C.P.R. et C.N.R. 92

L

Lampes électriques, réduction dans la classification L.C.L. des,—Dalyte Electric, Ltd. 197
Ligne de Britannia (O.E.R.)—Tarif des voyageurs revisé 84
Liqueurs, tarif de faveur C.L. sur les,—Commission des liqueurs du gouvernement du Manitoba 29

M

Marchands de papier de Winnipeg; chargements mixtes de papier expédié de Port Arthur à l'est 61
Mount Royal Milling & Mfg. Co., Montréal—Tarif sur le riz 40
Municipalité de Murray, relativement aux réparations à la grande route, Trenton, Jct., Ont. 79

N

New York Central Ry., Co., relativement au remboursement de frais de transport sur un wagon de pommes de terre, de Chambord, Jct., P.Q., à Newington, Ont. 215

O

Ottawa Electric Railway Co.—Revision du tarif des voyageurs sur la ligne Britannia 84

P

Papier, chargements mixtes de,—expédié de Port Arthur à l'est; marchands de papier, Winnipeg 61
Passage souterrain, rue Bloor, Toronto: Suppression du passage à niveau au nord-ouest de Toronto—Ellen Boland vs. C.N.R. 65
Pierre pulvérisée et le béton, tarif sur la,—Canada Cement Co. 59
Pommes, tarif sur les,—Expédiées des stations D.A.R. à Halifax, pour exportation: Association des expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse 21
Pommes de terre, remboursement des frais de transport sur un wagon de,—Chambord Jct., P.Q., à Newington, Ont.—Cie du N.Y.C.R. 215

Q

Quebec Central Ry., Stations du,—Service téléphonique: comté de Wolfe, P.Q. 117

R

Remboursement de frais de transport sur un wagon de pommes de terre expédié de Chambord Jct., P.Q., à Newington, Ont.—N.Y.C.R. 215
Réparations à la grande route: Trenton Jct., Ont.—Municipalité de Murray vs. C.N.R. 79
Riverside (ville) et al., comté d'Essex, Ont., relativement à la division du territoire de la série téléphonique—Bell Tel. Co. 199
Riz (nettoyé), tarif sur le,—Mount Royal Milling & Mfg. Co., Montréal 40
Robin Hood Mills, Ltd., relativement à une réclamation sur des wagons de farine expédiés à Montréal pour exportation—C.P.R. 108

S

Saanich (dist.), Colombie-Britannique, relativement à la série téléphonique de Gordon Head.—B.C. Tel. Co. 67
Succession Buckley—Frais d'aiguillage sur le charbon expédié du bac aux voies d'évitement, Prescott, Ont. 38
Supplément de transport sur le bois expédié de Pembroke, Ont., via Ottawa, à destination de Toronto et de l'Ouest; Association canadienne des marchands de bois 193
Suppression du passage à niveau au nord-ouest de Toronto, rue Bloor; Ellen Boland vs. la compagnie du C.N.R. 65
Surcharge relativement à du bois expédié de Baptiste, Ont., à Grand Rapids, Mich., et de Fossmill, Ont., à Détroit,—G.T.R. 195

T

PAGE

Tarif à prix ferme sur conserves (confitures)—A.M.C. vs, compagnies de chemin de fer.... 112
Tarif des voyageurs (revisé)—Ligne de Britannia: Ottawa Electric Ry..... 84
Tecumseh (ville), et al., comté d'Essex, Ont., relativement à la division du territoire de la série téléphonique: Bell Tel. Co..... 199
Téléphone, service de,—Cté de Wolfe, P.Q., vs. Quebec Central Ry..... 117
Train, service de,—Discontinuation du "Campers Special" entre Vancouver et White Rock, C.B.—Cie du C.N.R..... 206
Trenton Jct., Municipalité de Murray, Ont.—Réparations à la grande route..... 79

W

Wolfe (comté), P.Q.—Service téléphonique des stations du Quebec Central Ry..... 117

FIFTEENTH GENERAL ELECTION

1925

REPORT OF THE
CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 Geo. V, chapter 46

QUINZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE

1925

RAPPORT DU
DIRECTEUR GÉNERAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 Geo. V, chapitre 46

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1926

TABLE OF CONTENTS

	Page
Prefatory Note	IV
Part I. Summaries	V
Table 1—Summary by provinces	VII
" 2—Summary of urban and rural votes, etc.	VIII
" 3—Comparative vote by polling stations, 1921 and 1925	IX
" 4—Comparative vote by provinces, 1911, 1917 and 1921	X
" 5—Summary by electoral districts	XI
Part II. Results by Polling Divisions—	
Ontario	1
Quebec	187
Nova Scotia	313
New Brunswick	339
Manitoba	360
British Columbia	391
Prince Edward Island	424
Saskatchewan	429
Alberta	483
Yukon	533
Part III. List of Returning Officers	535
Part IV. List of Candidates with Addresses and Occupations, etc	541

TABLE DES MATIÈRES

Remarque préliminaire	IV
Partie I. Sommaires	V
Tableau 1—Sommaire par provinces	VII
" 2—Sommaire des votes, etc., urbains et ruraux	VIII
" 3—Votes comparatif par bureaux de scrutin, 1921 et 1925	IX
" 4—Votes comparatifs par provinces, 1911, 1917 et 1921	X
" 5—Sommaire par districts électoruax	XI
Partie II. Résultats par arrondissements de scrutin—	
Ontario	1
Québec	187
Nouvelle-Ecosse	313
Nouveau-Brunswick	339
Manitoba	360
Colombie-Britannique	391
Ile du Prince-Edouard	424
Saskatchewan	429
Alberta	483
Yukon	533
Partie III. Liste des officiers-rapporteurs	535
Partie IV. Liste des candidats avec leurs adresses et leurs métiers ou professions, etc	541

PREFATORY NOTE

The Fourteenth Parliament was dissolved on September 5, 1925, and writs for a general election were, by Order in Council dated September 5th, directed to be issued on that day and to be returnable on December 7th, 1925. Urban registration began on September 24th and continued until September 30th in all electoral districts containing urban polling divisions. In the twenty-seven electoral districts mentioned in Schedule 4 of the statute the day fixed for nomination was October 15, and in all other electoral districts nomination day was October 22nd. No candidates having been elected by acclamation, a poll was held in every electoral district on October 29th. The first returns were gazetted on November 14th, and the last two returns (for the electoral districts of Huron North and Peace River) on January 2nd, 1926.

O. M. BIGGAR,
Chief Electoral Officer.

OTTAWA, March 3, 1926.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

Le Quatorzième Parlement a été dissous le 5 septembre 1925, et un arrêté-en-conseil du 5 septembre a ordonné que les brefs d'une élection générale fussent émis le même jour et rapportables le 7 décembre 1925. L'inscription urbaine a été commencée le 24 septembre et s'est poursuivie jusqu'au 30 septembre dans tous les districts électoraux contenant des arrondissements de scrutin urbains. Dans les vingt-sept districts électoraux mentionnés dans l'Annexe 4 de la Loi le jour fixé pour les présentations était le 15 octobre et dans tous les autres districts électoraux le jour de la présentation était le 22 octobre. Aucun candidat n'ayant été élu par acclamation, un scrutin a été tenu dans chaque district électoral le 29 octobre. Les premiers rapports ont été publiés dans la *Gazette du Canada* le 14 novembre, et les deux derniers rapports (des districts électoraux de Huron Nord et Peace River) y ont été publiés le 2 janvier 1926.

O. M. BIGGAR.
Directeur général des élections.

OTTAWA, 3 mars 1926.

PART I

SUMMARIES

PARTIE I

SOMMAIRES

TABLE 1—TABLEAU 1.

SUMMARY of Fifteenth General Election by provinces.
SOMMAIRE de la Quinzième Election Générale par provinces.

Province.	Polling stations. — Bureaux de scrutin.	Votes Polled. — Votes donnés.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population. Census of 1921. — Recensement de 1921.
Ontario	9,316	1,223,027	1,821,906	2,931,024
Quebec	5,712	805,492	1,124,998	2,360,179
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	1,261	222,883	277,073	523,837
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	912	152,652	212,130	387,876
Manitoba	1,334	171,124	250,505	610,118
British Columbia—Colombie-Britannique	1,540	183,748	244,352	524,582
Prince Edward Island—Ile du Prince-Edouard	219	49,558	45,454	88,615
Saskatchewan	2,841	197,246	347,068	757,510
Alberta	2,682	161,423	283,529	588,454
Yukon	26	1,259	1,621	4,157
Totals—Totaux	25,843	3,168,412	4,608,636	8,776,352

Table 2—Tableau 2.

Summary of Polling Stations, number of Votes Polled and Voters on List in Urban and Rural Polling Stations respectively.

Sommaire des bureaux de scrutin, du nombre des votes donnés et du nombre d'électeurs sur la liste dans les bureaux de scrutin urbains et ruraux respectivement.

Province	Rural.			Urban—Urbain.		
	Polling Station. — Bureau de scrutin.	Votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Polling Station. — Bureau de scrutin.	Votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.
Ontario	4,977	638,524	921,809	4,339	584,503	900,097
Quebec	3,218	437,798	630,492	2,494	367,694	494,506
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	901	149,594	190,628	360	73,289	86,445
New Brunswick Nouveau-Brunswick.	731	108,028	175,159	181	44,624	36,971
British Columbia Colombie Britannique.	941	82,568	109,755	599	101,180	134,597
Manitoba	869	91,906	156,002	465	79,218	94,503
Prince-Edward Island Ile du Prince-Edouard.	191	39,914	39,899	28	9,644	5,555
Saskatchewan	2,627	162,877	309,393	214	34,369	37,675
Alberta	2,219	110,457	195,203	463	50,966	88,326
Yukon	26	1,259	1,621	.....	.....	.....
Totals—Totaux	16,700	1,825,424	2,735,196	9,143	1,342,988	1,873,440

TABLE 3—TABLEAU 3.

COMPARATIVE Number of Voters to each Polling Station and Proportion of Total Votes polled by Provinces in 1921 and 1925

NOMBRE comparatif des votants par bureaux de scrutin et moyenne des votes donnés par provinces en 1921 et 1925.

Province	Average number per polling station of voters who voted — Moyenne du nombre par bureau de scrutin des électeurs qui ont voté.						Average number per polling station of voters on list. — Moyenne du nombre par bureau de scrutin des électeurs sur la liste.						Percentage of voters on the list who voted. — Pourcentage des électeurs sur la liste qui ont voté	
	1921			1925			1921			1925				
	Urban — Urbain.	Rural	All. — Tous.	Urban — Urbain.	Rural.	All. — Tous.	Urban — Urbain.	Rural.	All. — Tous.	Urban — Urbain.	Rural.	All. — Tous.	1921	1925
Ontario	117	144	126	125	128	127	221	180	200	207	185	196	63	65
Quebec	149	151	150	147	136	141	194	202	198	198	195	197	75	72
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	175	162	166	153	154	154	262	230	239	241	211	220	69	70
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	172	156	159	148	140	142	285	231	244	186	246	233	64	61
Manitoba	133	131	131	170	106	128	217	181	193	203	180	188	68	68
British Columbia—Colombie Britannique	159	81	112	169	88	119	245	113	166	225	117	159	67	75
Pr. Edward Island—Ile du Pr.-Edouard	200	161	167	173	155	157	227	206	209	198	209	208	79	76
Saskatchewan	155	82	88	158	62	69	235	121	131	175	118	122	67	57
Alberta	104	68	74	110	50	60	177	104	116	191	88	106	63	57
Yukon	157	31	42	.....	48	48	162	39	50	.....	62	62	83	78
Average for Canada—Moyenne pour le Canada	133	124	125	138	107	118	217	167	185	205	164	178	67	66

For the purpose of this table the number of voters who voted in electoral districts returning two members has been assumed to be one-half of the number of votes polled.

Pour les fins de ce tableau le nombre des électeurs qui ont voté dans les districts électoraux élisant deux députés a été considéré comme étant la moitié du nombre des votes comptés.

TABLE 4—TABLEAU 4

COMPARISON of General Elections of 1911, 1917, 1921 and 1925.
COMPARAISON des Elections Générales de 1911, 1917, 1921 et 1925.

Province.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.				Votes Polled. — Votes donnés.				Voters on List. — Electeurs sur la liste.			
	1911.	1917.	1921.	1925.	1911.	1917.	1921.	1925.	1911.	1917.	1921.	1925.
Ontario	4,756	5,665	8,688	9,316	480,572	710,077	1,139,635	1,223,027	693,485	904,075	1,738,020	1,821,906
Quebec	3,052	3,647	5,321	5,712	324,039	301,519	779,591	805,492	455,288	396,666	1,056,792	1,124,998
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	712	812	1,233	1,261	113,022	106,621	260,860	222,883	136,994	133,930	294,473	277,073
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	463	497	837	912	79,072	84,408	156,263	152,652	101,112	94,456	204,575	212,130
Manitoba	702	1,007	1,318	1,334	77,696	109,542	173,941	171,124	98,588	138,029	255,143	250,505
British Columbia—Colombie Britannique	711	1,034	1,386	1,540	43,559	97,994	156,012	183,748	83,081	122,071	230,451	244,352
Pr. Edward Island—Ile du Pr.-Edouard	150	160	224	219	28,636	32,249	52,556	49,558	[5]	28,221	46,879	45,454
Saskatchewan	1,577	2,286	2,537	2,841	89,043	99,253	225,236	197,246	142,414	133,806	333,613	347,068
Alberta	1,271	1,980	2,343	2,682	69,775	107,272	173,824	161,423	107,228	140,757	273,706	283,529
Yukon	35	29	33	26	2,114	1,442	1,388	1,259	2,552	1,788	1,658	1,621
Totals—Totaux	13,429	[1]17,117	23,920	25,843	[2]1,307,528	[3]1,650,377	3,119,306	3,168,412	1,820,742	[4]2,093,799	4,435,310	4,608,636

[1]Of these 2,013 were not opened, the returns in 31 electoral districts, containing that number of polling divisions, having been made by acclamation.
[1]De ce nombre 2,013 n'ont pas été ouverts, l'élection dans 31 districts électoraux, contenant ce nombre d'arrondissements de scrutin, ayant eu lieu par acclamation.
[2]Not including 3 electoral districts in which the return was by acclamation.
[2]Non compris 3 districts électoraux ou il y a eu acclamation.
[3]Not including 31 electoral districts in which the return was made by acclamation, and excluding 232,952 military votes.
[3]Non compris 31 districts électoraux ou il y a eu acclamation, à l'exclusion de 232,952 votes militaires.
[4]Not including 31 electoral districts in wich the return was made by acclamation. Moreover, military voters were, generally speaking, not upon the lists.
[4]Non compris 31 districts électoraux ou il y a eu acclamation. De plus, les votants militaires ne figuraient pas, en général, sur les listes.
[5]No voters' lists in Prince Edward Island.
[5]Pas de listes d'électeurs dans l'Ile du Prince-Edouard.

Table 5—Tableau 5.

Summary of Fifteenth General Election by Electoral Districts
Sommaire de la Quinzième Election Générale par Districts Electoraux

ONTARIO

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.	Total Votes. — Total des votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population, 1921.
Algoma East	118	11,930	17,367	37,054
Algoma West	113	10,415	21,581	35,509
Brant	54	7,351	11,081	20,085
Brantford City	89	12,392	18,723	33,292
Bruce North	72	9,851	12,003	20,872
Bruce South	68	9,484	13,688	23,413
Carleton	103	13,558	20,642	32,673
Dufferin-Simcoe	109	14,909	20,745	40,225
Durham	85	13,130	15,363	24,629
Elgin West	91	14,949	23,608	35,413
Essex East	86	11,955	16,841	25,283
Essex South	81	12,893	17,085	29,375
Essex West	181	19,602	36,568	49,418
Fort William	91	9,072	12,489	27,851
Frontenac-Addington	108	11,926	17,340	30,347
Glengarry	54	7,971	10,989	20,518
Grenville-Dundas	109	13,443	20,370	33,953
Grey North	108	13,300	19,547	30,667
Grey Southeast	89	11,934	17,312	28,384
Haldimand	62	9,709	12,954	21,287
Halton	75	12,235	16,023	24,899
Hamilton East	179	20,247	35,222	54,233
Hamilton West	181	16,606	35,577	53,254
Hastings-Peterborough	92	10,301	14,892	28,999
Hastings South	123	18,344	25,127	37,504
Huron North	77	10,533	14,815	23,540
Huron South	78	11,338	14,572	23,548
Kenora-Rainy River	107	8,410	14,294	26,315
Kent	146	20,758	28,757	50,638
Kingston City	76	11,807	15,101	24,104
Lambton East	118	12,226	16,782	28,271
Lambton West	86	13,299	19,203	30,418
Lanark	107	12,056	19,933	32,993
Leeds	109	15,661	22,041	34,909
Lincoln	137	18,073	30,362	48,625
London	148	22,545	35,067	53,838
Middlesex East	85	10,933	16,811	27,994
Middlesex West	83	11,310	14,478	25,033
Muskoka-Ontario	140	14,830	20,945	34,859
Nipissing	152	18,231	28,354	49,965
Norfolk-Elgin	99	15,381	23,017	35,937
Northumberland	96	14,517	19,016	30,512
Ontario	92	14,476	20,941	31,074
Ottawa	346	81,963	*71,552	93,740
Oxford North	74	11,923	15,019	24,527
Oxford South	61	10,620	13,615	22,235
Parkdale	177	19,838	36,744	59,545
Parry Sound	96	9,174	13,809	27,022
Peel	73	13,614	18,225	23,896
Perth North	105	14,149	21,079	32,461
Perth South	54	8,538	11,617	18,382
Peterborough West	102	16,272	21,623	34,054
Port Arthur-Thunder Bay	107	9,499	14,297	27,158
Prescott	75	9,130	12,375	26,478
Prince Edward-Lennox	81	12,176	15,933	25,843
Renfrew North	71	9,865	15,179	27,079
Renfrew South	77	11,299	14,930	27,061
Russell	121	14,798	22,900	43,413
Simcoe East	107	14,614	19,956	37,122
Simcoe North	89	13,216	18,679	22,100
Stormont	73	11,136	15,426	25,134
Timiskaming North	156	14,968	24,261	26,028
Timiskaming South	123	11,846	19,535	31,747

*Each voter could vote for two candidates—Chaque electeur pouvait voter pour deux candidats.

Table 5—Tableau 5—*Con.*

Summary of Fifteenth General Election by Electoral Districts
Sommaire de la Quinzième Election Générale par Districts Electoraux

ONTARIO—*Con.*

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.	Total Votes. — Total des votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population, 1921.
Toronto East	191	21,774	40,126	63,735
Toronto East Centre	172	19,118	33,636	69,717
Toronto-High Park	169	21,377	34,870	50,856
Toronto Northeast	252	29,053	45,359	58,319
Toronto Northwest	191	21,958	39,527	61,484
Toronto Scarborough	191	22,843	40,790	49,749
Toronto South	112	8,730	17,786	49,291
Toronto West Centre	156	18,455	27,902	59,197
Victoria	117	14,950	21,413	33,995
Waterloo North	125	13,564	26,074	41,698
Waterloo South	98	13,296	21,652	33,568
Welland	175	21,225	38,074	66,668
Wellington North	65	7,539	12,174	19,833
Wellington South	108	17,219	23,472	34,327
Wentworth	139	18,234	30,134	46,080
York North	101	19,633	23,524	36,222
York South	98	10,197	21,125	27,895
York West	231	31,333	49,888	61,655
	9,316	1,223,027	1,821,906	2,931,024

QUEBEC

Argenteuil	55	7,659	9,056	17,165
Bagot	45	6,402	7,803	18,035
Beauce	123	16,524	22,613	52,701
Beauharnois	47	7,978	9,421	19,888
Bellechasse	42	6,530	8,949	21,190
Berthier-Maskinongé	85	10,987	17,132	36,762
Bonaventure	67	8,223	13,457	29,092
Brome-Missisquoi	87	12,054	15,764	31,180
Chambly-Verchères	86	13,884	18,212	34,643
Champlain	109	14,542	21,545	47,852
Charlevoix-Saguenay	101	11,610	18,946	46,366
Châteauguay-Huntingdon	63	9,368	13,218	26,731
Chicoutimi	90	13,385	19,266	37,578
Compton	76	10,805	15,035	32,816
Dorchester	62	8,869	12,879	29,563
Drummond-Arthabaska	101	14,410	21,205	44,372
Gaspé	79	11,208	17,032	40,375
Hull	98	14,878	21,038	39,180
Joliette	64	9,786	12,276	25,913
Kamouraska	54	7,386	9,880	22,014
Labelle	77	9,648	15,651	35,927
Lake St. John	86	13,117	17,751	35,539
Laprairie-Napierville	39	6,975	8,643	20,065
L'Assomption-Montcalm	72	8,776	13,796	28,318
Laval-Two Mountains	67	10,165	13,137	28,314
Lévis	75	12,202	15,668	33,323
L'Islet	41	5,975	7,871	17,859
Lotbinière	53	6,632	9,966	21,837
Matane	96	11,621	16,413	36,303
Mégantic	72	10,248	14,421	33,633
Montmagny	49	7,334	9,761	21,997
Nicolet	71	9,949	13,493	29,695
Pontiac	137	15,424	26,722	45,682
Portneuf	88	12,293	16,788	34,452
Quebec-Montmorency	71	12,524	15,860	31,000
Quebec East	109	15,718	19,604	40,722
Quebec South	70	12,040	14,997	25,875
Quebec West	87	13,696	16,668	37,562
Richelieu	50	7,157	9,222	19,548

TABLE 5—TABLEAU 5—*Con.*

SUMMARY of Fifteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Quinzième Election Génerale par Districts Electoraux

QUEBEC—*Con.*

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.	Total Votes. — Total des votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population, 1921.
Richmond-Wolfe	97	11,044	18,887	42,248
Rimouski	63	8,355	12,259	27,520
St. Hyacinthe-Rouville	97	10,505	17,616	36,754
St. Johns-Iberville	61	5,507	10,807	23,518
Shefford	67	10,457	13,164	25,644
Sherbrooke	87	12,097	15,903	30,786
Stanstead	60	9,878	12,401	23,380
Témiscouata	85	12,709	19,727	44,310
Terrebonne	80	9,443	16,908	33,908
Three Rivers-St. Maurice	116	18,397	24,701	50,845
Vaudreuil-Soulanges	56	7,273	10,879	21,620
Wright	62	8,696	12,691	25,867
Yamaska	44	6,217	7,599	18,507
ISLAND OF MONTREAL—ILE DE MONTRÉAL				
Cartier	117	13,227	20,012	48,869
Hochelaga	151	19,574	27,803	67,836
Jacques-Cartier	206	32,052	40,086	70,856
Laurier-Outremont	192	23,172	38,287	67,682
Maisonneuve	135	21,333	29,573	65,646
Mount Royal	135	23,629	29,066	39,487
St. Ann	138	20,982	26,806	54,834
St. Antoine	81	12,786	16,415	33,338
St. Denis	203	28,615	38,889	75,475
St. Henri	99	14,759	19,937	44,372
St. James	109	16,362	21,735	54,741
St. Lawrence-St. George	96	12,258	16,224	37,688
St. Mary	131	18,183	25,464	63,381
	5,712	805,492	1,124,998	2,360,179

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE.

Antigonish-Guysborough	76	11,733	15,479	27,098
Cape Breton North-Victoria	73	11,207	16,106	31,325
Cape Breton South	107	17,760	26,946	58,716
Colchester	63	9,838	14,265	25,196
Cumberland	97	14,834	21,341	41,191
Digby-Annapolis	98	14,927	20,491	37,765
Halifax	219	58,306	*48,908	97,228
Hants-Kings	104	19,374	24,978	43,462
Inverness	61	8,865	12,920	23,808
Pictou	106	17,522	23,379	40,851
Queens-Lunenburg	124	18,164	24,195	43,686
Richmond-West Cape Breton	54	7,245	9,841	17,646
Shelburne-Yarmouth	79	13,108	18,224	35,865
	1,261	222,883	277,073	523,837

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

TABLE 5—TABLEAU 5—*Con.*

SUMMARY of Fifteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Quinzième Election Générale par Districts Electoraux

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK.

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.	Total Votes. — Total des votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population, 1921.
Charlotte	74	8,753	12,792	21,435
Gloucester	79	11,639	18,222	38,684
Kent	54	8,006	11,073	23,916
Northumberland	80	9,188	18,357	33,985
Restigouche-Madawaska	76	11,349	21,448	42,977
Royal	83	13,153	18,171	32,078
St. John-Albert	158	46,912	*41,028	69,093
Victoria-Carleton	79	11,978	17,543	33,900
Westmorland	132	19,773	31,221	53,387
York-Sunbury	97	11,901	22,275	38,421
	912	152,652	212,130	387,876

MANITOBA.

Brandon	103	11,887	18,738	38,500
Dauphin	79	10,039	16,899	38,607
Lisgar	48	5,869	10,357	30,604
Macdonald	76	8,663	14,691	31,877
Marquette	82	9,992	16,778	34,482
Neepawa	77	8,626	13,773	29,941
Nelson	51	4,656	7,294	20,868
Portage la Prairie	95	10,843	15,505	35,461
Provencher	66	5,405	11,156	29,439
Selkirk	104	9,723	16,900	41,265
Souris	67	8,348	13,236	24,439
Springfield	65	5,677	10,304	30,836
St. Boniface	72	10,207	14,082	35,429
Winnipeg North	98	12,393	15,274	52,473
Winnipeg North Centre	62	10,129	11,779	39,142
Winnipeg South	70	15,699	17,271	32,943
Winnipeg South Centre	119	22,968	26,468	63,812
	1,334	171,124	250,505	610,118

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE BRITANNIQUE.

Cariboo	239	12,037	17,892	39,834
Comox-Alberni	82	7,107	9,216	21,378
Fraser Valley	82	10,294	13,116	28,811
Kootenay East	73	8,007	9,831	19,137
Kootenay West	122	10,552	13,501	30,502
Nanaimo	108	17,651	23,413	48,010
New Westminster	124	18,133	23,419	45,982
Skeena	89	7,417	9,514	28,934
Vancouver-Burrard	133	21,107	28,090	56,338
Vancouver Centre	129	19,664	27,707	60,879
Vancouver North	87	9,404	12,947	24,215
Vancouver South	98	18,239	22,809	46,137
Victoria	66	11,652	16,142	38,727
Yale	108	12,484	16,755	35,698
	1,540	183,748	244,352	524,582

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

TABLE 5—TABLEAU 5—*Concluded*

SUMMARY of Fifteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Quinzième Election Générale par Districts Electoraux

PRINCE EDWARD ISLAND—ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Polling Stations. — Bureaux de scrutin.	Total Votes. — Total des votes.	Voters on List. — Electeurs sur la liste.	Population, 1921.
Kings	54	7,219	10,141	20,445
Prince	64	11,904	15,838	31,520
Queens	101	30,435	*19,475	36,650
	219	49,558	45,454	88,615

SASKATCHEWAN.

Assiniboia	122	9,826	17,039	34,789
North Battleford	165	8,800	16,203	34,451
Humboldt	109	6,758	16,800	37,128
Kindersley	151	7,484	14,605	28,997
Last Mountain	105	8,253	14,460	34,054
Long Lake	100	7,211	13,872	32,308
Mackenzie	113	6,127	15,742	34,669
Maple Creek	219	9,920	19,263	38,586
Melfort	141	8,537	16,113	30,716
Melville	113	9,381	16,230	36,842
Moose Jaw	130	13,847	18,817	42,243
Prince Albert	148	10,388	17,478	39,126
Qu'Appelle	117	9,890	16,481	33,003
Regina	108	15,235	17,676	40,625
Rosetown	132	7,499	14,120	29,341
Saskatoon	104	11,875	15,934	40,712
South Battleford	183	10,284	17,456	35,070
Swift Current	158	8,266	16,857	40,305
Weyburn	134	8,946	15,862	37,431
Willow Bunch	188	11,196	21,809	39,257
Yorkton	101	7,523	14,251	37,857
	2,841	197,246	347,068	757,510

ALBERTA.

Acadia	220	8,430	15,934	39,974
Athabaska	241	9,444	18,316	37,214
BattleRiver	162	8,410	16,786	36,737
Bow River	128	8,869	13,616	34,169
Calgary East	121	11,841	22,283	38,076
Calgary West	144	16,352	24,517	40,122
Camrose	185	7,528	16,279	38,322
Edmonton East	116	10,274	19,958	36,263
Edmonton West	151	13,182	23,210	38,748
Lethbridge	126	10,094	16,283	38,233
Macleod	179	11,158	16,327	33,826
Medicine Hat	141	8,853	12,321	36,395
Peace River	298	12,047	21,600	39,727
Red Deer	161	8,361	16,558	35,318
Vegreville	102	7,798	13,191	30,593
Wetaskiwin	207	8,782	16,350	34,737
	2,682	161,423	283,529	588,454

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON.

Yukon	26	1,259	1,621	4,157

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

PART II

RESULTS OF FIFTEENTH GENERAL ELECTION BY POLLING DIVISIONS

PARTIE II

RÉSULTATS DE LA QUINZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE PAR ARRONDISSEMENTS DE SCRUTIN

12792—B

ONTARIO

ALGOMA EAST (EST) Population—1921, 37,054

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Carruthers	George Brecken Nicholson			
Gailbraith and Morin	1	R	10	13	.....	23	37
Gailbraith and Houghton	2	R	30	14	.....	44	63
Rose	3	R	2	25	.....	27	40
Lefroy	4	R	34	20	.....	54	111
Lefroy and Kirkwood	5	R	111	44	1	156	200
Little Rapids, Thessalon	6	R	81	90	.....	171	284
Maple Ridge, Thessalon	7	R	25	42	.....	67	126
Thessalon Town (Ville)	8	R	119	146	.....	265	364
" "	9A	R	100	119	.....	219	348
" "	9B	R	107	159	.....	266	304
Kirkwood and Lefroy	10	R	3	7	.....	10	20
Wells and Gould	11	R	4	48	1	53	84
Grassett and Parkinson	12	R	13	18	.....	31	48
Parkinson	13	R	4	48	.....	52	71
Gladstone	14	R	32	68	.....	100	164
Patton	15	R	17	28	.....	45	63
Day and Bright	16	R	25	51	.....	76	121
Blind River, Ward (Quartier).1	17A	R	52	50	.....	102	150
" " 1	17B	R	83	51	.....	134	172
" " 2	18	R	147	57	.....	204	262
" " 2	19	R	59	82	.....	141	151
" " 3	19A	R	32	90	.....	122	178
Bright	20	R	3	18	.....	21	46
Dean Lake, Thompspn	21	R	64	38	.....	102	126
Cobden and Stricker	22	R	51	41	.....	92	137
Striker and Long	23	R	10	22	1	33	47
Spragge, Village	24	R	149	38	.....	187	236
Cutler	25	R	11	20	.....	31	41
Spanish Station	26	R	73	89	.....	162	237
Spanish Mills	27	R	2	70	2	74	102
Victoria	28	R	62	75	.....	137	184
Broken Front	29	R	21	26	.....	47	62
Massey, Town (Ville)	30	R	69	154	.....	223	337
Salter, May and Harrow	31	R	68	123	.....	191	339
Webbwood, Town (Ville)	32	R	65	113	.....	178	217
Hallam	33	R	25	60	1	86	135
Gough and Dunlop	34	R	9	39	.....	48	65
Merritt and Baldwin	35	R	197	57	2	256	351
Espanola, Town (Ville)	35A	R	156	78	8	242	328
Merritt and Baldwin, Espanola	36	R	163	53	5	221	329
Merritt and Baldwin	36A	R	89	23	1	113	162
Nairn, Village	37	R	14	73	.....	87	117
Louise	38	R	17	19	.....	36	110
Chelmsford Village	39	R	132	77	.....	209	265
Balfour	40	R	95	99	.....	194	316
Waters	41	R	10	102	1	113	134
Rayside, Town (Ville)	42	R	113	62	1	176	207
Rayside	42A	R	56	86	2	144	163
Worthington, Village	43	R	101	81	4	186	241
White Fish	44	R	31	40	.....	71	115
Graham	45	R	13	24	.....	37	44
Benny, C.P.R.	46	R	25	50	.....	75	126
Cartier Village	47	R	69	78	.....	147	182
Dowling and Creighton	48	R	30	27	.....	57	113
Lumsden	49	R	5	18	.....	23	42
Levack	50	R	29	31	.....	60	155
Snider	51	R	41	83	.....	124	139

12792—1

ALGOMA EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Carruthers	George Brecken Nicholson			
Creighton and Fairbank	52	R	16	26	.....	42	63
Creighton Mines	52A	R	164	111	7	282	320
Laforest	53	R	34	43	.....	77	135
Thor Lake	53A	R	3	30	.....	33	79
Felix	53B	R	1	6	.....	7	65
Westree	54	R	7	11	2	20	24
Shining Tree	55	R	10	19	.....	29	66
Gogama	56	R	92	54	.....	146	243
"	56A	R	87	86	.....	173	202
Tionaga	57	R	6	75	1	82	159
Stackpool	57A	R	4	35	.....	39	58
Foleyet	58	R	72	123	.....	195	274
Morgan	59	R	34	0	.....	34	38
Sultan, C.P.R.	60	R	27	127	1	155	186
Biscotasing	61	R	37	52	.....	89	347
West River	62	R	28	28	.....	56	97
Berth Camp 6	63	R	36	42	.....	78	154
Hoovers Depot	64	R	10	13	.....	23	50
McFadden Farm	65	R	6	28	.....	34	69
Improvement Camp	66	R	107	43	2	152	235
Lorne	67	R	5	62	.....	67	93
Meldrum Bay	68	R	49	24	.....	73	100
Robinson	69	R	70	42	.....	112	186
Gore Bay	70	R	62	101	2	165	206
"	71	R	61	80	.....	141	201
Gordon	72	R	44	40	.....	84	136
"	73	R	37	48	.....	85	132
Barrie Island	74	R	39	19	.....	58	79
Burpee	75	R	49	47	2	98	143
Mills	76	R	37	33	.....	70	101
Campbell	77	R	40	12	.....	52	91
"	78	R	80	35	.....	115	223
Billings	79	R	34	31	.....	65	83
"	80	R	52	46	.....	98	137
Howland	81	R	36	31	.....	67	89
Allan	82	R	15	29	.....	44	67
Little Current	83	R	85	123	1	209	209
"	84	R	96	140	3	239	308
Howland	85	R	8	31	.....	39	65
"	86	R	86	122	1	209	272
Carnarvon	87	R	65	73	.....	138	219
"	88	R	111	48	.....	159	202
Sandfield	89	R	30	16	.....	46	58
"	90	R	39	14	.....	53	74
Tehkumah	91	R	19	37	.....	56	72
"	92	R	52	63	1	116	169
Assininack	93	R	48	89	.....	137	137
"	94	R	81	92	.....	173	252
"	95	R	11	48	.....	59	76
Wikwemikong	96	R	7	3	.....	10	18
Willisville	97	R	7	25	.....	32	48
Collins Inlet	98	R	7	26	.....	33	131
Killarney	99	R	82	21	.....	103	189
Cockburn Island	100	R	27	38	.....	65	95
Killarney Quarries	101	R	11	10	.....	21	29
McGregor Bay	102	R	6	6	.....	12	38
White Fish Falls	103	R	2	10	.....	12	27
Espanola	103A	R	127	60	3	190	260
Bay Finn, Berth 10	105	R	4	35	.....	39	47
Youngs Camp	105A	R	1	56	.....	57	66
Wye and Throsste, C.P.R.	106	R	4	34	.....	38	64
Totals—Totaux	118	.....	5,665	6,209	56	11,930	17,367

Majority for / Majorité pour } **George Brecken Nicholson, 544**

ALGOMA WEST (OUEST) Population—1921, 35,509

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas John McCauley	Thomas Edward Simpson			
SAULT STE. MARIE.							
Ward (Quartier) 1	1	U	35	68	.....	103	223
"	2	U	34	61	.....	95	238
"	2A	U	28	85	.....	113	284
"	3	U	33	84	1	118	241
"	4	U	34	81	1	116	234
"	5	U	46	81	.....	127	261
"	5A	U	24	67	1	92	220
"	6	U	30	135	.....	165	316
Ward (Quartier) 2	7	U	51	76	.....	127	223
"	8	U	34	94	.....	128	256
"	8A	U	29	70	.....	99	233
"	9	U	35	72	2	109	284
"	10	U	43	88	.....	131	287
"	10A	U	31	50	.....	81	279
"	11	U	34	127	.....	161	313
"	12	U	37	103	2	142	262
Ward (Quartier) 3	13	U	29	82	.....	111	259
"	14	U	42	81	1	124	283
"	15	U	62	84	.....	146	281
"	16	U	40	92	1	133	301
"	16A	U	16	60	.....	76	218
"	17	U	29	73	.....	102	217
"	18	U	38	62	3	103	248
"	18A	U	22	50	1	73	234
"	19	U	34	95	.....	129	271
"	20	U	42	114	.....	156	303
"	20A	U	37	100	2	139	267
Ward (Quartier) 4	21	U	46	66	1	113	315
"	21A	U	34	78	.....	112	302
"	22	U	46	58	.....	104	275
"	22A	U	45	66	1	112	282
"	23	U	24	66	.....	90	230
"	24	U	56	50	.....	106	270
"	24A	U	48	30	.....	78	186
"	25	U	67	93	3	163	340
"	25A	U	53	79	7	139	359
"	26	U	24	67	.....	91	251
"	26A	U	35	73	.....	108	226
"	27	U	30	90	.....	120	290
Ward (Quartier 5	28	U	69	81	.....	150	357
"	28A	U	46	57	3	106	294
"	29	U	55	77	3	135	313
"	30	U	38	68	1	107	328
"	31	U	54	92	.....	146	338
"	31A	U	41	97	2	140	328
"	32	U	40	95	.....	135	302
"	33	U	33	80	.....	113	228
Ward (Quartier) 6	34	U	22	73	5	100	310
"	34A	U	29	81	2	112	288
"	35	U	52	55	1	108	258
"	35A	U	25	56	2	83	240
"	36	U	50	69	4	123	285
Korah	37	R	23	42	1	66	112
"	38	R	11	81	.....	92	153
"	39	R	48	29	.....	77	119
"	40	R	11	37	.....	48	71
Tarentorus	41	R	12	83	.....	95	148
"	41A	R	18	50	.....	68	126
Prince	42	R	17	64	.....	81	136
Hilton Beach	43	R	46	61	1	108	168
Kaskawan	44	R	13	37	.....	50	113

ALGOMA WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas John McCauley	Thomas Edward Simpson			
Jocelyn	45	R	11	12	.....	23	50
"	46	R	4	7	.....	11	196
Tenby Bay	47	R	7	5	.....	12	29
Richards Landing	48	R	60	58	.....	118	191
" "	49	R	27	35	.....	62	124
Harmony	50	R	16	48	.....	64	138
Richards Landing	51	R	18	18	.....	36	78
Bruce Mines	52	R	99	79	3	181	231
"	53	R	75	75	3	153	225
Rydal Bank	54	R	59	89	.....	148	251
Ophir	55	R	14	20	.....	34	51
Poplardale	56	R	0	11	.....	11	12
Leeburn	57	R	24	11	1	36	52
Desbarats	58	R	51	101	1	153	287
Gordon Lake	59	R	26	31	.....	57	188
MacLennan	60	R	26	56	.....	82	155
Bar River	61	R	44	68	1	113	281
Echo Bay	62	R	59	147	1	207	288
Sylvan Valley	63	R	21	26	.....	47	93
Gordon Lake	64	R	10	23	.....	33	41
Garden River	65	R	3	9	.....	12	38
Goulais River	66	R	14	7	.....	21	55
Goulais Bay	67	R	10	16	.....	26	52
Batchawana Bay	68	R	6	2	.....	8	49
Tupper	69	R	9	18	1	28	38
Michipicoten River	70	R	14	22	.....	36	39
Hawk Junction	71	R	2	9	.....	11	85
Sand Lake	72	R	2	12	.....	14	94
Pangis	73	R	7	10	.....	17	33
Goudreau	74	R	13	7	.....	20	25
"	75	R	17	26	.....	43	64
"	76	R	1	10	.....	11	18
Oba	77	R	3	70	.....	73	78
Franz	78	R	12	19	.....	31	74
Chapleau	79	R	90	111	.....	201	239
"	80	R	19	1	.....	20	40
"	81	R	84	108	.....	192	321
"	82	R	51	90	1	142	230
Devon	83	R	13	28	1	42	75
Bolkow	84	R	21	9	1	31	62
Nicholson	84A	R	17	144	1	162	232
Missanabie	85	R	20	39	1	60	90
Walton Mills	86	R	26	92	1	119	200
Chapleau	87	R	71	137	.....	209	386
Chapleau, Advance—Provisoire	88	R	75	95	1	171	
Searchmont	89	R	26	43	1	70	177
Northland	90	R	7	48	1	56	69
Bellevue	91	R	18	18	.....	36	86
Glendale	92	R	14	28	1	43	57
Frater	93	R	11	2	.....	13	28
Elsas	94	R	33	81	.....	114	209
Sault St. Marie {Advance Provisoire	95	U	4	20	1	25	
Totals—Totaux	113	.....	3,574	6,767	74	10,415	21,581

Majority for / Majorité pour } Thomas Edward Simpson, 3,193

BRANT. Population—1921, 20,085.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Franklin Smoke	Edgar Howard Standing			
Brantford, Ward (Quartier) 5	6	U	98	41	.....	140	210
" "	7	U	132	30	2	164	284
" "	8	U	43	23	.....	66	378
" "	8A	U	107	28	1	136	
Brantford Township	8	R	58	128	.....	188	281
" "	9	R	89	29	.....	118	403
" "	9A	R	75	31	2	108	
" "	10	R	102	35	1	138	435
" "	10A	R	107	59	.....	166	
" "	11	R	74	102	.....	176	292
" "	12	R	43	33	.....	76	123
" "	13	R	98	49	.....	147	418
" "	13A	R	88	43	.....	131	
" "	14	R	66	40	1	107	339
" "	14A	R	68	52	.....	120	
" "	15	R	5	34	.....	39	94
" "	16	R	52	66	.....	118	202
Onondaga Township	1	R	64	61	.....	125	181
" "	2	R	64	62	1	127	185
" "	3	R	31	39	.....	70	158
" "	4	R	28	45	2	75	134
Tuscarora Township	1	R	33	14	1	48	176
Paris, Town (Ville)	1	R	60	72	.....	133	392
" "	1	R	88	56	.....	144	
" "	2	R	119	51	.....	170	608
" "	2A	R	105	58	1	164	
" "	2B	R	91	54	.....	145	
" "	3	R	117	50	.....	167	434
" "	3A	R	134	22	.....	156	
" "	4	R	161	27	2	190	475
" "	4A	R	162	41	.....	203	
" "	5	R	120	45	.....	166	352
" "	5A	R	86	24	.....	110	
" "	6	R	208	30	1	239	552
" "	6A	R	180	43	2	225	
South Dumfries Township	1	R	41	63	.....	104	151
" "	2	R	24	106	1	131	213
" "	3	R	24	112	.....	136	227
" "	4	R	33	133	.....	166	197
" "	5	R	87	67	1	155	382
" "	5A	R	76	60	2	138	
" "	6	R	53	166	.....	219	286
" "	7	R	19	48	.....	67	117
Burford Township	1	R	58	81	.....	139	242
"	2	R	81	50	.....	131	311
"	2A	R	35	38	.....	73	
"	3	R	96	63	1	160	372
"	3A	R	68	55	5	128	
"	4	R	48	133	.....	181	272
"	5	R	34	114	.....	148	270
"	6	R	13	70	.....	83	222
"	7	R	56	84	.....	140	242
"	8	R	56	51	.....	107	205
"	9	R	93	62	.....	155	266
Totals—Totaux	54	.....	4,151	3,173	27	7,351	11,081

Majority for / Majorité pour } Franklin Smoke, 978.

BRANTFORD CITY (CITÉ) Population—1921, 33,292

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Gawtress Raymond.	Robert Edwy Ryerson.			
Brantford, City (Cité).....A-L	1	U	56	92	.....	148	195
" " .....M-Z	1	U	44	97	1	142	191
" " .....A-L	2	U	58	94	.....	152	206
" " .....M-Z	2	U	78	98	1	177	224
" " .....A-L	3	U	66	126	.....	192	277
" " .....M-Z	3	U	29	106	.....	135	188
" " .....A-L	4	U	39	156	.....	195	270
" " .....M-Z	4	U	34	115	1	150	210
" "	5	U	68	111	.....	179	298
" " .....A-L	6	U	87	108	.....	195	252
" " .....M-Z	6	U	46	57	1	104	136
" " .....A-L	7	U	58	100	.....	158	209
" " .....M-Z	7	U	47	103	.....	150	208
" " .....A-L	8	U	67	125	1	193	254
" " .....M-Z	8	U	31	73	2	106	146
" " .....A-L	9	U	75	89	.....	164	233
" " .....M-Z	9	U	95	90	.....	185	250
" " .....A-L	10	U	72	97	1	170	222
" " .....M-Z	10	U	61	84	2	147	189
" " .....A-L	11	U	79	82	3	164	246
" " .....M-Z	11	U	69	97	.....	166	242
" " .....A-L	12	U	91	80	.....	171	269
" " .....M-Z	12	U	70	82	1	153	222
" " .....A-L	13	U	77	96	.....	173	254
" " .....M-Z	13	U	83	87	.....	170	272
" " .....A-L	14	U	82	93	.....	175	258
" " .....M-Z	14	U	51	80	2	133	201
" " .....A-L	15	U	51	67	.....	118	179
" " .....M-Z	15	U	45	62	1	108	155
" " .....A-L	16	U	62	108	.....	170	253
" " .....M-Z	16	U	54	89	.....	143	198
" " .....A-L	17	U	52	85	1	138	203
" " .....M-Z	17	U	60	91	.....	151	194
" " .....A-L	18	U	63	87	.....	150	212
" " .....M-Z	18	U	71	82	.....	153	206
" "	19	U	32	76	.....	108	216
" "	20	U	28	61	.....	89	174
" " .....A-L	21	U	65	87	.....	152	235
" " .....M-Z	21	U	49	67	.....	116	196
" " .....A-L	22	U	57	64	9	130	196
" " .....M-Z	22	U	40	44	.....	84	137
" " .....A-L	23	U	55	62	.....	117	186
" " .....M-Z	23	U	45	81	.....	126	215
" " .....A-L	24	U	55	62	.....	117	186
" " .....M-Z	23	U	45	81	.....	126	215
" " .....A-L	24	U	37	72	.....	109	189
" " .....M-Z	24	U	47	72	.....	119	173
" " .....A-L	25	U	72	104	.....	176	232
" " .....M-Z	25	U	42	76	.....	118	187
" " .....A-L	26	U	59	117	.....	176	258
" " .....M-Z	26	U	94	52	1	147	204
" " .....A-L	27	U	83	111	.....	194	292
" " .....M-Z	27	U	58	114	.....	172	253
" " .....A-L	28	U	46	89	1	136	207
" " .....M-Z	28	U	39	84	4	127	199
" " .....A-L	29	U	36	69	.....	105	165
" " .....M-Z	29	U	30	79	.....	109	165
" "	30	U	48	150	1	199	276
" " .....A-L	31	U	47	68	.....	115	152
" " .....M-Z	31	U	42	79	.....	121	174
" " .....A-L	32	U	71	73	.....	144	218
" " .....M-Z	32	U	68	85	2	155	213
" " .....A-L	33	U	74	86	.....	160	254
" " .....M-Z	33	U	57	79	.....	136	205
" " .....A-L	34	U	45	74	1	120	171

BRANTFORD CITY (CITÉ)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Gawtress Raymond.	Robert Edwy Ryerson.			
" " .....M-Z	34	U	36	60	.....	96	139
" " .....A-L	35	U	61	124	.....	185	262
" " .....M-Z	35	U	40	88	3	131	192
" " .....A-L	36	U	52	106	.....	158	210
" " .....M-Z	36	U	39	82	.....	121	165
" " .....A-L	37	U	79	111	1	191	274
" " .....M-Z	37	U	54	106	.....	160	232
" " .....A-L	38	U	41	98	.....	139	212
" " .....M-Z	38	U	34	98	.....	132	185
" " .....A-L	39	U	44	97	.....	141	201
" " .....M-Z	39	U	48	104	2	154	219
" " .....A-L	40	U	61	101	.....	162	205
" " .....M-Z	40	U	45	72	1	128	167
Brantford Township.....	1	R	90	43	.....	133	259
" "	2	R	46	49	.....	95	133
" "	3	R	67	61	.....	128	266
" " .....A-L	4	R	62	77	.....	139	220
" " .....M-Z	4	R	62	69	.....	131	187
" "	5	R	50	36	.....	86	185
" " .....A-Mac	6	R	47	74	.....	121	175
" " .....Mc-Z	6	R	32	61	.....	93	150
" "	7	R	28	25	.....	53	113
Oakland Township.....	1	R	99	41	1	141	237
" "	2	R	98	48	.....	146	274
Totals—Totaux.....	89		4,952	7,395	45	12,392	18,723

Majority for / Majorité pour } **Robert Edwy Ryerson, 2,443.**

BRUCE NORTH (NORD) Population—1921, 20,872

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hugh Clark.	Nathan Stevenson Landon	James Malcolm.			
Albermarle	1	R	12	2	15	.....	29	40
"	2	R	22	63	22	.....	107	135
"	3	R	23	41	35	.....	99	120
"	4	R	26	12	17	.....	55	66
"	5	R	30	10	52	1	93	103
Amabel	1	R	40	24	35	.....	99	143
"	2	R	40	106	27	1	174	211
"	3	R	10	94	18	.....	122	145
"	4	R	22	99	33	.....	154	215
"	5	R	70	104	49	.....	223	250
"	6	R	20	12	30	.....	62	80
Arran	1	R	51	46	109	.....	206	271
"	2	R	122	33	18	.....	173	250
"	3	R	94	59	49	.....	202	280
"	4	R	43	48	33	.....	124	150
"	5	R	23	14	12	.....	49	83
"	6	R	13	29	11	1	54	87
Bruce	1	R	30	67	22	.....	119	140
"	2	R	38	68	78	.....	184	209
"	3	R	40	77	46	.....	163	191
"	4	R	16	59	81	.....	156	197
"	5	R	27	27	61	.....	115	135
"	6	R	12	56	61	.....	129	184
Cape Croker	1	R	11	5	30	.....	46	58
Eastnor	1	R	32	71	23	.....	126	145
"	2	R	8	71	27	.....	106	145
"	3	R	29	6	11	.....	46	70
"	4	R	36	37	10	.....	83	117
"	5	R	5	1	28	.....	34	41
Hepworth	1	R	77	21	60	.....	158	190
Kincardine Township	1	R	53	136	50	.....	239	269
" "	2A	R	29	36	30	.....	95	173
" "	2B	R	48	95	42	.....	185	146
" "	3	R	44	63	48	.....	155	179
" "	4	R	21	108	50	1	180	202
" "	5	R	23	80	63	.....	166	182
Kincardine, Town (Ville)	1A	R	124	5	57	2	188	196
" " "	1B	R	104	6	119	.....	229	236
" " "	2A	R	86	11	92	.....	189	206
" " "	2B	R	67	10	80	.....	157	162
" " "	3A	R	56	8	103	.....	167	174
" " "	3B	R	64	12	100	1	177	204
" " "	4	R	102	5	82	.....	189	215
Lion's Head	1	R	83	40	62	3	188	220
Lindsay	1	R	23	17	43	1	84	125
"	2	R	8	11	4	.....	23	50
"	3	R	31	15	13	1	60	73
"	4	R	10	8	7	.....	25	36
Port Elgin	1A	R	95	9	97	.....	201	216
"	1B	R	78	11	79	1	169	182
"	2A	R	76	9	107	.....	192	241
"	2B	R	58	11	137	.....	206	209
Saugeen Township	1	R	55	14	93	.....	162	210
"	2	R	27	51	49	.....	127	160
"	3	R	19	30	49	.....	98	120
"	4	R	15	18	67	.....	100	115
"	5	R	24	21	42	1	88	225
Saugeen Reserve	1	R	20	3	8	.....	31	37
St. Edmunds	1	R	33	12	9	.....	54	66
"	2	R	78	4	43	.....	125	137
Southampton	1A	R	120	4	96	.....	220	250
"	1B	R	105	6	61	1	173	258
"	2	R	114	9	130	.....	253	301
"	3	R	52	1	45	.....	98	118
Tiverton	1	R	36	37	71	.....	144	188

BRUCE NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hugh Clark.	Nathan-Stevenson Landon.	James Malcolm.			
Tara	1	R	83	9	49	.....	141	185
"	2	R	73	3	59	.....	135	162
Wiarton	1	R	110	12	55	.....	177	225
"	2A	R	71	7	74	.....	152	150
"	2B	R	46	5	60	.....	111	163
"	3	R	120	23	113	.....	256	305
"	4	R	140	14	98	.....	252	281
Totals—Totaux	72	.....	3,646	2,351	3,839	15	9,851	12,003

Majority for / Majorité pour **James Malcolm** over (sur) **Hugh Clark, 193** / **Nathan S. Landon, 1,488**

BRUCE SOUTH (SUD). Population—1921, 23,413.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	John Walter Findlay	Walter Allan Hall	Fred-erick William Lippert			
Chesley	1	R	17	56	98	3	174	246
"	2	R	22	106	88	2	218	287
"	3	R	9	81	96	1	187	248
"	4	R	27	104	82	.....	213	302
Paisley	1A	R	5	63	49	.....	117	150
"	1B	R	0	92	53	.....	145	200
"	2	R	7	84	48	1	140	210
Elderslie	1	R	79	55	44	.....	178	284
"	2	R	41	55	43	.....	139	202
"	3	R	57	45	48	.....	150	286
"	4	R	106	26	22	1	155	280
Walkerton	1A	R	4	61	115	.....	180	214
"	1B	R	3	74	89	.....	166	184
"	2A	R	3	87	112	.....	202	241
"	2B	R	7	96	138	.....	241	285
"	3	R	5	91	201	.....	297	352
"	4	R	1	136	37	2	176	200
Lucknow	1A	R	7	81	46	.....	134	168
"	1B	R	9	104	64	.....	177	250
"	2	R	9	114	73	1	197	225
Ripley	1	R	9	62	65	1	137	183
"	2	R	14	49	43	.....	106	160
Teeswater	1	R	42	67	86	1	196	258
"	2	R	37	69	101	.....	207	290
Mildmay	1A	R	1	91	82	.....	174	211
"	1B	R	15	76	66	.....	157	219
Kinloss	1	R	23	11	18	.....	52	125
"	2	R	43	27	16	1	87	119
"	3	R	45	46	32	.....	123	251
"	4	R	37	75	19	2	133	221
"	5	R	22	34	14	.....	70	139
"	6	R	9	60	12	.....	81	136
Greenock	1	R	23	48	32	.....	103	149
"	2	R	30	64	21	2	117	152
"	3	R	11	97	79	.....	187	289
"	4	R	2	42	28	.....	72	92
"	5	R	29	22	76	.....	127	127
"	6	R	13	48	53	.....	114	250
"	7	R	18	20	11	.....	49	81
"	8	R	10	16	11	.....	37	57
Huron	1	R	88	28	65	.....	181	248
"	2	R	80	21	60	1	162	237
"	3	R	100	26	27	.....	153	221
"	4	R	38	70	11	1	120	202
"	5	R	80	38	22	.....	140	251
Brant	1	R	21	92	57	.....	170	222
"	2	R	35	58	25	.....	118	140
"	3	R	26	99	40	1	166	253
"	4	R	20	47	70	.....	137	185
"	5	R	22	27	48	.....	97	165
"	6	R	49	32	11	1	93	136
"	7	R	71	49	11	.....	131	198
"	8	R	43	77	39	.....	159	210
"	9	R	25	30	30	.....	85	119
Culross	1	R	19	23	12	.....	54	83
"	2	R	56	19	20	.....	95	152
"	3	R	49	35	19	.....	103	153
"	4	R	75	30	37	.....	142	206
"	5	R	67	38	41	5	151	228
"	6	R	19	37	77	.....	133	183
"	7	R	29	14	15	.....	58	95

BRUCE SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Walter Findlay	Walter Allan Hall	Frederick William Lippert			
Carrick	1	R	28	83	29	.....	140	242
"	2	R	31	56	25	.....	112	147
"	3	R	16	77	81	.....	174	259
"	4	R	61	20	12	.....	93	150
"	5	R	31	48	24	.....	103	206
"	6	R	52	75	34	1	162	245
"	7	R	46	81	9	1	137	229
Totals—Totaux	68	.....	2,128	3,965	3,362	29	9,484	13,688

Majority for / Majorité pour **Walter Allan Hall** over (sur) **F. W. Lippert, 603.** / **J. W. Findlay, 1,837.**

CARLETON Population—1921, 32,673.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Mortimer Newton Cummings	William Foster Garland			
Fitzroy	1	R	46	70	.....	116	203
"	2	R	68	60	.....	128	243
"	3	R	93	54	5	152	274
"	4	R	17	81	.....	98	157
"	5	R	34	38	.....	72	111
"	6	R	88	117	.....	205	285
Goulbourn	1	R	43	81	.....	124	161
"	2	R	32	132	.....	164	208
"	3	R	65	84	.....	149	209
"	4	R	22	100	.....	122	181
"	5	R	28	96	.....	124	162
"	5A	R	15	83	1	99	129
"	6	R	21	70	.....	91	150
Huntley	1	R	10	121	.....	131	200
"	2	R	37	175	1	213	301
"	2A	R	33	132	.....	165	263
"	3	R	70	13	.....	83	140
"	4	R	99	13	.....	112	155
March	1	R	53	119	2	174	243
"	2	R	135	63	.....	198	251
Marlborough	1	R	52	84	.....	136	239
"	2	R	43	64	.....	107	157
"	3	R	36	92	.....	128	182
"	4	R	21	25	.....	46	75
Nepean	1	R	64	113	.....	177	211
"	2	R	35	32	.....	67	93
"	3	R	51	120	1	172	216
"	4	R	74	68	.....	142	225
"	5	R	85	38	3	126	178
"	6	R	117	55	.....	172	235
"	7	R	55	88	.....	143	261
"	8	R	34	94	2	130	157
"	9	R	57	150	3	210	305
"	10	R	42	132	1	175	264
"	11	R	58	100	.....	158	213
"	12	R	31	60	.....	91	130
"	13	R	90	106	.....	196	236
"	14	R	71	96	.....	167	210
"	15	R	20	95	.....	115	186
"	15A	R	65	93	.....	158	215
"	16	R	71	124	1	196	273
"	17	R	83	122	2	207	306
"	18	R	45	118	.....	163	257
"	18A	R	34	91	1	126	218
"	19	R	52	65	.....	117	163
"	19A	R	33	70	.....	103	150
"	20	R	48	93	.....	141	232
"	21	R	71	112	1	184	267
"	22	R	65	93	.....	158	230
"	23	R	55	80	.....	135	213
"	24	R	85	61	.....	146	221
"	25	R	63	67	.....	130	199
"	25A	R	71	53	1	125	206
North Gower	1	R	25	104	.....	129	173
"	1A	R	41	105	1	147	175
"	2	R	52	128	3	183	235
"	3	R	33	157	.....	190	235
"	4	R	23	36	.....	59	93
"	5	R	15	44	.....	59	97
"	6	R	5	57	.....	62	89
Ottawa, Advance (Provisoire)	.....	U	9	6	.....	15	.....
Ottawa	14	U	60	36	1	97	152
"	14A	U	54	30	.....	84	170
"	15	U	109	25	1	135	204
"	16	U	85	55	1	141	271

CARLETON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Mortimer Newton Cummings	William Foster Garland			
Ottawa	17	U	80	34	3	117	195
"	17A	U	109	18	.....	127	199
"	18	U	85	28	5	118	177
"	18A	U	110	40	.....	150	229
"	19	U	88	94	.....	182	273
"	20	U	44	74	.....	118	276
"	21	U	55	71	.....	126	222
"	22	U	41	73	..	114	192
"	22A	U	58	69	.....	127	195
"	23	U	137	16	1	154	230
"	24	U	71	28	3	102	167
"	24A	U	82	12	.....	94	141
"	25	U	116	22	.....	138	208
"	57	U	32	37	3	72	134
"	57A	U	28	48	.....	76	167
"	58	U	30	66	.....	96	153
"	58A	U	52	68	.....	120	177
"	59	U	62	96	2	160	268
"	60	U	76	67	1	144	230
"	61	U	77	86	.....	163	264
"	62	U	65	69	.....	134	220
"	63	U	92	68	.....	160	253
"	64	U	38	59	.....	97	163
"	64A	U	39	52	.....	91	155
"	65	U	27	56	.....	83	143
"	65A	U	23	79	.....	102	178
"	66	U	27	86	.....	113	174
"	66A	U	30	56	.....	86	159
"	67	U	35	90	1	126	210
"	68	U	62	126	.....	188	294
"	69	U	45	97	.....	142	248
"	70	U	29	54	.....	83	144
"	71	U	88	20	1	109	216
"	71A	U	104	44	.....	148	226
"	72	U	46	78	1	125	222
Richmond	1	R	40	157	.....	197	233
Torbolton	1	R	55	49	.....	104	210
"	2	R	73	131	.....	204	254
Totals—Totaux	103	.....	5,748	7,757	53	13,558	20,642

Majority for / Majorité pour } **William Foster Garland, 2,009.**

DUFFERIN—SIMCOE. Population—1921, 40,225

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Earl Rowe.	Robert John Wood.			
Adjala	1	R	65	35		100	186
"	2	R	42	52		94	237
"	3	R	25	55		80	156
"	4	R	66	17		83	111
"	5	R	53	21		74	119
"	6	R	59	14		73	121
Alliston	1A	R	60	49		109	173
"	1B	R	54	51		105	129
"	2	R	146	78	1	225	280
"	3A	R	116	32	1	149	182
"	3B	R	54	49		103	151
Amaranth	1	R	43	52		95	140
"	2	R	90	108		198	255
"	3	R	73	31	1	105	175
"	4	R	39	86	1	126	155
"	5	R	40	58	1	99	137
"	6	R	48	36		84	146
"	7	R	21	57		78	106
"	8	R	31	71		102	121
Beeton	1A	R	128	20		148	201
"	1B	R	105	38	1	144	185
Bradford	1A	R	134	58	1	193	229
"	1B	R	115	38		153	195
"	2	R	122	52		174	220
Camp Borden	1	R	178	13		191	225
Garafraxa East (Est)	1	R	17	41		58	115
"	2	R	28	30		58	91
"	3	R	47	11		58	119
"	4	R	84	47	1	132	235
"	5	R	113	36		149	212
Luther East (Est)	1	R	58	46		104	143
"	2	R	65	97	2	164	236
"	3	R	70	124	1	195	261
Essa	1A	R	74	67		141	211
"	1B	R	63	49		112	168
"	2	R	77	57		134	208
"	3	R	124	49		173	262
"	4A	R	94	23		117	185
"	4B	R	79	31		110	181
"	5	R	113	47		160	195
"	6	R	102	69		171	204
"	7	R	86	25		111	148
Grand Valley	1A	R	96	64	3	163	203
"	1B	R	71	80		151	194
Innisfil	1	R	82	51		133	187
"	2	R	107	95	1	203	236
"	3A	R	97	53	1	151	208
"	3B	R	67	55	1	123	194
"	4	R	63	96		159	207
"	5	R	145	113		258	308
"	6	R	94	43		137	182
"	7	R	66	41		107	134
"	8	R	96	51	1	148	181
"	9	R	41	14		55	67
"	10	R	72	20		92	130
Melancthon	1A	R	52	64		116	162
"	1B	R	52	57		109	176
"	2	R	21	60		81	124
"	3	R	56	80	1	137	176
"	4	R	42	108		150	222
"	5	R	41	121		162	231
"	6	R	83	123		206	286
"	7	R	48	102		150	204
"	8	R	29	39		68	109

DUFFERIN—SIMCOE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Earl Rowe.	Robert John Wood.			
Mono	1	R	84	35	.....	119	163
"	2	R	52	37	.....	89	46
"	3	R	68	47	.....	115	158
"	4	R	84	45	.....	129	201
"	5	R	95	51	.....	146	206
"	6	R	90	126	2	218	287
"	7	R	90	70	.....	160	209
Mulmur	1A	R	137	33	.....	170	205
"	1B	R	53	16	.....	69	132
"	2	R	66	9	.....	75	108
"	3	R	150	88	2	240	292
"	4	R	82	27	.....	109	195
"	5	R	80	52	.....	132	221
"	6	R	107	83	.....	190	269
Orangeville, South Ward (quartier Sud)	1A	R	125	60	.....	185	282
" " "	1B	R	150	59	.....	209	261
Orangeville North Ward (quartier Nord)	1A	R	106	48	.....	154	230
" " "	1B	R	81	47	.....	128	182
Orangeville, East Ward (quartier Est)	1A	R	148	35	.....	183	276
" " "	1B	R	71	48	.....	119	164
Orangeville, West Ward (quartier Ouest)	1A	R	101	59	2	162	214
" " "	1B	R	63	47	.....	110	162
Shelburne, North Ward (quartier Nord)	1A	R	95	69	.....	164	198
" " "	1B	R	98	68	.....	166	215
Shelburne, South Ward (quartier Sud)	1	R	173	88	.....	261	311
Tecumseth	1	R	81	53	.....	134	257
"	2A	R	58	50	2	110	170
"	2B	R	63	60	1	124	140
"	3	R	92	46	.....	138	220
"	4	R	163	70	.....	233	289
"	5	R	110	17	.....	127	300
"	6	R	151	37	.....	188	246
Tossorantio	1A	R	64	30	.....	94	185
"	1B	R	94	46	.....	140	145
"	2	R	115	33	1	149	183
"	3	R	39	20	.....	59	89
"	4	R	26	27	.....	53	91
"	5	R	56	29	.....	85	109
Tottenham	1A	R	66	50	.....	116	180
"	1B	R	80	55	1	136	167
Gwillimbury West (Ouest)	1	R	107	128	.....	235	288
" "	2	R	110	122	.....	232	287
" "	3	R	129	32	.....	161	202
" "	4	R	102	89	.....	191	225
" "	5	R	65	45	1	111	155
Totals—Totaux	109	.....	8,942	5,936	31	14,909	20,745

Majority for / Majorité pour } **William Earl Rowe, 3,006**

DURHAM. Population—1921, 24,629.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Fred. Wellington Bowen	Hon. Charles Vincent Massey			
Bowmanville, West Ward (Quartier Ouest)	1	R	117	89	.....	206	442
" " 1	2	R	97	55	4	156	342
" " 2	2	R	112	42	1	155	
Bowmanville, North Ward (Quartier Nord) 1	1	R	106	58	.....	164	391
" " 2	1	R	115	68	.....	183	
" " 2	2	R	104	80	.....	184	652
" "	2	R	107	91	.....	198	
" "	2	R	92	73	.....	165	
Bowmanville, South Ward (Quartier Sud) 1	1	R	127	37	.....	164	270
" " 2	1	R	84	67	.....	151	
" " 1	2	R	93	34	.....	127	254
" " 2	2	R	83	31	1	115	
Cartwright	1	R	78	29	1	108	310
"	1	R	109	31	2	142	
"	2	R	111	39	.....	150	175
"	3	R	142	37	.....	179	233
"	4	R	105	77	.....	182	209
Clarke	1	R	50	48	.....	98	284
"	1	R	64	62	.....	126	
"	2	R	56	58	.....	114	151
"	3	R	38	88	.....	126	141
"	4	R	96	76	.....	172	212
"	5	R	70	68	.....	138	323
"	5	R	68	79	.....	147	
"	6	R	56	68	.....	124	171
"	7	R	44	34	.....	78	100
"	8	R	81	83	.....	164	202
"	9	R	71	88	1	160	376
"	9	R	90	90	1	181	
Millbrook	1	R	136	83	1	220	241
"	2	R	133	84	.....	217	249
Newcastle	1	R	82	74	.....	156	184
"	2	R	104	101	.....	205	225
Cavan	1	R	148	41	.....	189	235
"	2	R	123	90	.....	213	251
"	3	R	64	51	1	116	297
"	3	R	81	52	1	134	
"	4	R	65	66	.....	131	327
"	4	R	61	48	.....	109	
"	5	R	121	101	.....	222	258
Darlington	1	R	37	87	.....	124	326
"	1	R	38	110	2	150	
"	2	R	115	96	.....	211	260
"	3	R	95	124	.....	219	253
"	4	R	50	88	.....	138	316
"	4	R	64	75	.....	139	
"	5	R	89	44	.....	133	327
"	5	R	50	85	1	136	
"	6	R	51	73	1	125	368
"	6	R	34	93	.....	127	
"	7	R	27	94	.....	121	315
"	7	R	34	108	.....	142	
Hope	1	R	68	105	2	175	218
"	2	R	39	83	.....	122	434
"	2	R	58	188	.....	246	
"	3	R	31	146	.....	177	239
"	4	R	62	28	.....	90	266
"	4	R	60	37	.....	97	
"	5	R	65	45	.....	110	262
"	5	R	81	45	.....	126	
"	6	R	88	99	.....	187	233

DURHAM—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Fred. Wellington Bowen	Hon. Charles Vincent Massey			
Manvers	1	R	79	22	1	102	117
"	2	R	96	25	.....	121	151
"	3	R	92	30	1	123	296
"	3	R	96	34	4	134	
"	4	R	102	37	3	142	162
"	5	R	102	28	1	131	326
"	5	R	108	36	.....	144	
"	6	R	106	43	2	151	240
"	7	R	80	34	.....	114	277
"	7	R	76	38	.....	114	
Port Hope, North Ward (Quartier Nord)	1	R	91	76	.....	167	998
" "	1	R	90	75	.....	165	
" "	1	R	74	95	.....	169	
Port Hope, South Ward (Quartier Sud)	1	R	130	97	.....	277	
" "	1	R	114	88	.....	202	
Port Hope, East Ward (Quartier Est)	2	R	75	107	1	183	792
Port Hope, West Ward (Quartier Ouest)	2	R	84	68	.....	152	
" "	2	R	97	88	.....	185	
" "	2	R	106	116	.....	222	
" "	3	R	77	139	2	218	
" "	3	R	74	150	.....	224	
Port Hope, East Ward (Quartier est)	3	R	66	110	1	177	880
" "	3	R	82	111	.....	193	
Port Hope, Advance (Provisoire)	.....	R	3	3	.....	6	.....
Totals—Totaux	85	.....	7,020	6,074	36	13,130	15,363

Majority for / Majorité pour } **Fred. Wellington Bowen, 946.**

ELGIN WEST (OUEST) Population—1921, 35,413.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hugh C. McKillop	George Henry Sloggett			
Aldborough	1A	R	32	58	.....	90	186
"	1B	R	33	37	.....	70	147
"	2	R	70	86	.....	156	255
"	3	R	74	71	.....	145	226
"	4	R	103	75	1	179	243
"	5	R	96	67	.....	163	211
"	6	R	100	37	.....	137	179
"	7	R	111	39	2	152	177
"	8	R	50	68	1	119	149
Dunwich	1	R	103	103	.....	206	286
"	2	R	93	76	.....	169	293
"	3	R	37	68	.....	105	175
"	4	R	28	59	.....	87	161
"	5	R	23	112	3	138	226
"	6	R	20	92	.....	112	167
"	7	R	57	93	.....	150	240
"	8	R	60	70	.....	130	188
Dutton A-L	1	R	130	97	.....	227	273
" M-Z	2	R	99	106	.....	205	271
Port Stanley	1	R	145	69	1	215	323
"	2	R	90	33	.....	123	187
Southwold	1	R	69	73	1	143	320
"	2	R	33	60	1	94	169
"	3	R	54	112	.....	166	251
"	4	R	87	150	1	238	314
"	5	R	46	31	.....	77	136
" A-L	6	R	108	58	.....	166	229
" M-Z	6	R	67	45	.....	112	178
"	7	R	108	88	.....	196	323
"	8	R	40	79	.....	119	279
St. Thomas {Advance Provisoire	.....	U	169	241	.....	410	.....
" A-K	1	U	102	34	.....	136	244
" L-Z	1	U	118	43	.....	161	314
" A-G	2	U	128	71	.....	199	286
" H-M	2	U	127	66	.....	193	331
" O-Z	2	U	133	67	.....	200	251
" A-G	3	U	98	53	.....	151	255
" H-M	3	U	87	66	3	156	262
" N-Z	3	U	99	43	2	144	359
" A-G	4	U	135	67	.....	202	345
" H-M	4	U	121	88	.....	209	341
" N-Z	4	U	110	76	.....	186	288
" A-G	5	U	119	40	1	160	273
" H-O	5	U	106	57	5	168	243
" P-Z	5	U	107	44	1	152	270
" A-G	6	U	66	65	.....	131	271
" H-P	6	U	95	48	.....	143	224
" Q-Z	6	U	66	64	.....	130	257
" A-L	7	U	84	53	.....	137	209
" M-Z	7	U	92	58	2	152	267
" A-L	8	U	112	87	1	200	306
" M-Z	8	U	102	77	.....	179	322
" A-H	9	U	121	50	2	173	292
" I-Z	9	U	100	74	.....	174	300
" A-G	10	U	122	69	1	192	328
" H-N	10	U	83	71	10	164	301
" O-Z	10	U	97	79	.....	176	297
" A-G	11	U	78	48	1	127	262
" H-N	11	U	90	58	1	149	243
" O-Z	11	U	70	56	1	127	236
" A-K	12	U	100	79	.....	179	272
" L-Z	12	U	75	69	.....	144	246
" A-C	13	U	125	73	.....	198	331
" D-H	13	U	96	58	1	155	269

ELGIN WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hugh C. McKillop	George Henry Sloggett			
St. Thomas—*Con.*							
" .....I-M	13	U	62	63	.....	125	207
" .....N-R	13	U	95	69	.....	164	262
" .....S-Z	13	U	117	49	.....	166	282
" .....A-F	14	U	126	67	.....	193	315
" .....G-M	14	U	111	61	1	173	309
" .....N-Z	14	U	145	61	2	208	333
" .....A-Z	15	U	118	55	.....	173	265
Springfield.....	1	R	18	15	.....	33	52
South Dorchester.....	1	R	54	117	.....	171	256
"	2	R	84	81	.....	165	322
"	3	R	46	104	.....	150	280
Lorne West (Ouest).....	1	R	163	67	4	234	294
"	2	R	127	53	2	182	228
Yarmouth.....	1	R	114	166	.....	280	376
"	2	R	95	17	.....	112	151
"	3	R	119	91	.....	210	342
"	4	R	129	111	.....	240	297
"	5	R	91	69	.....	160	242
"	6	R	150	139	.....	289	374
"	7	R	61	64	2	127	183
"	8	R	158	94	.....	252	338
"	9	R	114	66	.....	180	237
"	10	R	47	50	.....	97	129
"	11	R	37	74	.....	111	204
"	12	R	107	32	.....	139	196
Rodney.....	1	R	85	98	.....	183	248
"	2	R	88	98	.....	186	257
Totals—Totaux.....	91	.....	8,360	6,535	54	14,949	23,608

Majority for / Majorité pour } **Hugh C. McKillop, 1,825.**

ESSEX EAST (EST) Population—1921, 25,283

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Raymond Morand	Edmond George Odette			
Walkerville	1	U	86	55	.....	141	227
"	2	U	74	45	1	120	195
"	3	U	89	40	.....	129	222
"	4	U	122	50	.....	172	254
"	5	U	105	37	.....	142	208
"	6	U	66	30	.....	96	159
"	7	U	129	41	.....	170	244
"	8	U	121	25	.....	146	203
"	9	U	108	59	.....	167	239
"	10	U	109	43	.....	152	237
"	11	U	131	47	.....	178	241
"	12	U	112	37	.....	149	230
"	13	U	163	34	.....	197	298
"	14	U	94	33	.....	127	157
"	15	U	98	27	.....	125	153
"	16	U	130	39	.....	169	241
"	17	U	141	43	.....	184	229
"	18	U	89	33	.....	122	175
"	19	U	82	26	.....	108	146
"	20	U	117	48	1	166	236
"	21	U	87	36	3	126	217
"	22	U	131	34	.....	165	255
Ford City	1	U	28	130	1	159	224
"	2	U	38	99	.....	137	181
"	3	U	49	110	2	161	226
"	4	U	56	118	.....	174	220
"	5	U	105	49	4	158	229
"	6	U	85	62	4	151	210
"	7	U	86	34	1	121	196
"	8	U	56	98	.....	154	246
"	9	U	59	119	.....	178	258
"	10	U	48	85	3	136	203
"	11	U	22	89	.....	111	189
"	12	U	45	59	1	105	185
"	13	U	51	83	3	137	191
"	14	U	64	62	.....	126	237
"	15	U	82	28	1	111	161
"	16	U	56	41	.....	97	159
"	17	U	84	60	.....	144	199
"	18	U	80	56	3	139	220
"	19	U	79	35	.....	114	180
"	20	U	80	48	1	129	182
Riverside	1	R	153	56	.....	209	285
"	2	R	100	42	.....	142	191
"	3	R	77	37	1	115	170
"	4	R	85	40	.....	125	177
"	5	R	76	40	.....	116	245
"	6	R	79	102	.....	181	230
"	7	R	33	66	.....	99	164
"	8	R	47	61	3	111	183
Tecumseh	1	R	37	92	1	130	167
"	2	R	46	112	4	162	249
"	3	R	56	154	3	213	249
"	4	R	54	50	.....	104	174
St. Clair Beach	1	R	40	46	.....	86	102
Maidstone Township	1	R	78	146	1	224	283
" "	2	R	56	94	.....	150	232
" "	3	R	51	48	.....	99	148
" "	4	R	87	113	.....	200	255
" "	5	R	96	71	.....	167	274
" "	6	R	37	43	.....	80	112
Belle River	1	R	42	123	2	167	193
"	2	R	48	122	2	172	206

ESSEX EAST (EST)—*Con.*

Polling Division. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Raymond Morand	Edmond George Odette			
Rochester Township	1	R	47	109	.....	156	247
" "	2	R	103	74	.....	177	195
" "	3	R	55	62	.....	117	153
" "	4	R	52	68	.....	120	152
" "	5	R	14	146	.....	160	192
" "	6	R	30	102	.....	132	153
Tilbury North (Nord)	1	R	32	175	.....	207	254
" "	2	R	43	36	2	81	101
" "	3	R	43	68	.....	111	134
" "	4	R	29	56	.....	85	107
" "	5	R	14	58	.....	72	89
" "	6	R	43	67	.....	110	127
Tilbury West (Ouest)	1	R	110	93	.....	203	252
" "	2	R	75	66	.....	141	177
" "	3	R	28	16	.....	44	75
" "	4	R	14	28	.....	42	53
" "	5	R	56	31	.....	87	143
" "	6	R	31	22	.....	53	76
Tilbury Town, (Ville)	1	R	32	125	.....	157	204
" "	2	R	50	172	.....	222	274
" "	3	R	34	124	.....	158	199
" "	4	R	56	95	.....	151	170
" "	5	R	46	77	.....	123	163
Totals—Totaux	86	.....	6,052	5,855	48	11,955	16,841

Majority for / Majorité pour } **Raymond Morand, 197.**

ESSEX SOUTH (SUD). Population—1921, 29,375.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Eccles James Gott	Rt. Hon. George Perry Graham			
Anderdon	1A	R	155	66	.....	221	288
"	2	R	68	26	.....	94	200
"	3A	R	21	63	.....	84	253
"	3B	R	33	96	1	130	
"	4	R	59	100	1	160	232
Amherstburg	1A	R	108	53	.....	161	390
"	1B	R	99	65	.....	164	
"	2A	R	138	81	.....	219	516
"	2B	R	141	71	.....	212	
"	3A	R	156	100	.....	256	649
"	3B	R	133	110	3	246	
Colchester North (Nord)	1A	R	44	38	.....	82	342
" "	1B	R	37	62	.....	99	
" "	2	R	47	56	.....	103	164
" "	3	R	48	147	.....	195	221
Colchester South (Sud)	1A	R	57	104	.....	161	416
" "	1B	R	65	102	.....	167	
" "	2A	R	72	54	.....	126	355
" "	2B	R	90	49	.....	139	
" "	3A	R	91	99	.....	190	430
" "	3B	R	53	96	1	150	
" "	4A	R	33	102	.....	135	433
" "	4B	R	43	75	1	119	
Essex	1A	R	62	72	.....	134	315
"	1B	R	58	53	.....	111	
"	2A	R	70	78	.....	148	373
"	2B	R	75	95	.....	170	
"	3A	R	93	65	.....	158	388
"	3B	R	68	90	.....	158	
Gosfield North (Nord)	1	R	34	35	.....	69	80
" "	2	R	119	67	.....	186	231
" "	3A	R	95	70	.....	165	436
" "	3B	R	103	77	.....	180	
" "	4	R	104	94	7	205	278
" "	5	R	79	61	.....	140	185
Gosfield South (Sud)	1	R	48	36	.....	84	161
" "	2A	R	81	91	.....	172	396
" "	2B	R	94	55	2	151	
" "	3A	R	103	51	.....	154	307
" "	3B	R	92	59	.....	151	
" "	4	R	102	72	.....	174	274
" "	5	R	66	66	.....	132	162
Kingsville	1A	R	85	86	.....	171	379
"	1B	R	59	66	.....	125	
"	2	R	111	136	.....	247	319
"	3A	R	84	60	1	145	363
"	3B	R	73	59	.....	132	
"	4	R	139	109	.....	248	247
Leamington	1A	R	71	40	.....	111	291
"	1B	R	70	54	.....	124	
"	2A	R	153	100	.....	253	626
"	2B	R	159	95	.....	254	
"	3A	R	137	70	.....	207	531
"	3B	R	100	64	1	165	
"	4	R	180	107	.....	287	414
"	5A	R	169	122	3	294	673
"	5B	R	98	64	1	163	
"	6	R	143	67	.....	210	269
Malden	1	R	95	95	.....	190	261
"	2	R	99	76	1	176	213
"	3	R	63	96	.....	159	198
Mersea	1A	R	71	63	.....	134	337
"	1B	R	63	50	.....	113	
"	2	R	80	35	.....	115	148
"	3	R	81	46	.....	127	176

ESSEX SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Eccles James Gott	Rt. Hon. George Perry Graham			
Mersea—*Con*.....	4	R	44	66	.....	110	145
"	5	R	96	49	.....	145	166
"	6	R	48	43	.....	91	178
"	7	R	76	28	.....	104	186
"	8	R	104	71	.....	175	248
"	9	R	44	33	.....	77	126
"	10	R	91	80	.....	174	243
"	11	R	132	77	.....	209	284
Pelee Island.....	1A	R	65	90	.....	155	378
"	1B	R	83	88	1	172	
Sandwich South (Sud).....	1	R	58	80	.....	138	141
" "	2	R	63	97	.....	160	308
" "	3	R	44	60	.....	104	159
" "	4	R	62	79	1	142	186
Wheatley.....	1A	R	49	91	.....	140	417
"	1B	R	72	123	.....	195	
Totals—Totaux.....	81	.....	6,851	6,017	25	12,893	17,085

Majority for / Majorité pour } **Eccles James Gott, 834.**

ESSEX WEST (OUEST) Population—1921, 49,418

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sidney Cecil Robinson	Edward Blake Winter.			
Windsor, Ward (Quartier) 1....	1	U	66	39	.....	105	219
" "	2	U	39	31	.....	70	125
" "	3	U	99	65	5	169	289
" "	4	U	50	37	.....	87	173
" "	5	U	49	38	.....	87	170
" "	6	U	62	52	1	115	183
" "	7	U	49	42	1	92	184
" "	8	U	56	45	.....	101	189
" "	9	U	64	41	.....	105	188
" "	10	U	61	40	.....	101	182
" "	11	U	64	37	.....	101	155
" "	12	U	54	59	.....	113	198
" "	13	U	44	44	2	90	199
" "	14	U	53	29	.....	82	151
" "	15	U	55	36	.....	91	161
" "	16	U	48	37	.....	85	165
" "	17	U	50	47	.....	97	170
" "	18	U	67	35	.....	102	175
" "	19	U	72	48	1	121	198
" "	20	U	69	24	.....	93	186
" "	21	U	65	35	.....	100	179
" "	22	U	44	16	1	61	155
" "	23	U	50	22	.....	72	144
" "	24	U	56	28	.....	84	217
" "	25	U	46	55	.....	101	184
" "	26	U	98	63	.....	161	280
" "	27	U	49	43	.....	92	206
" "	28	U	20	29	.....	49	121
" "	29	U	65	42	.....	107	263
" "	30	U	7	0	.....	7	7
" " 2....	31	U	49	32	2	83	194
" "	32	U	42	22	.....	64	189
" "	33	U	98	51	.....	149	241
" "	34	U	82	54	.....	136	241
" "	35	U	66	31	.....	97	186
" "	36	U	68	36	.....	104	203
" "	37	U	45	31	.....	76	147
" "	38	U	58	40	.....	98	174
" "	39	U	65	40	.....	105	165
" "	40	U	43	29	.....	72	142
" "	41	U	51	40	.....	91	157
" "	42	U	62	47	1	110	183
" "	43	U	88	55	.....	143	293
" "	44	U	50	25	1	76	156
" "	45	U	53	24	2	79	148
" "	46	U	60	48	.....	108	154
" "	47	U	71	43	.....	114	168
" "	48	U	90	86	1	177	292
" "	49	U	79	61	.....	140	235
" "	50	U	76	34	.....	110	214
" "	51	U	77	44	.....	121	229
" "	52	U	88	52	.....	140	247
" "	53	U	64	36	.....	100	179
" "	54	U	50	27	.....	77	156
" "	55	U	74	76	.....	150	250
" "	56	U	67	42	.....	109	157
" "	57	U	56	46	.....	102	170
" "	58	U	107	94	.....	201	294
" "	59	U	64	21	.....	85	158
" "	60	U	47	29	.....	76	151
" "	61	U	54	25	.....	79	156
" "	62	U	82	38	.....	120	188
" "	63	U	71	44	2	117	171
" "	64	U	68	42	.....	110	196

ESSEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sidney Cecil Robinson.	Edward Blake Winter.			
Windsor Ward (Quartier) 2–*Con*							
" "	65	U	90	48	.....	138	230
" "	66	U	33	17	.....	50	80
" "	67	U	56	25	.....	81	171
" " 3....	68	U	49	39	.....	88	274
" "	69	U	72	25	.....	97	160
" "	70	U	38	26	1	65	148
" "	71	U	52	31	.....	83	166
" "	72	U	45	27	.....	72	164
" "	73	U	58	30	.....	88	234
" "	74	U	50	56	.....	106	280
" "	75	U	38	45	3	86	165
" "	76	U	36	32	3	71	166
" "	77	U	53	48	.....	101	168
" "	78	U	42	38	.....	80	163
" "	79	U	72	70	.....	142	282
" "	80	U	41	40	.....	81	215
" "	81	U	37	86	1	124	247
" "	82	U	28	37	.....	65	140
" "	83	U	41	22	1	64	149
" "	84	U	30	35	2	67	255
" "	85	U	35	32	.....	67	166
" "	86	U	31	27	.....	58	152
" "	87	U	35	34	.....	69	179
" "	88	U	34	29	.....	63	178
" "	89	U	86	46	.....	132	275
" "	90	U	79	72	.....	151	272
" "	91	U	104	53	.....	157	282
" "	92	U	87	40	.....	127	286
" "	93	U	65	35	.....	100	204
" "	94	U	70	34	.....	104	253
" "	95	U	86	48	.....	134	273
" "	96	U	70	17	.....	87	209
" "	97	U	57	21	.....	78	192
" "	98	U	42	18	.....	60	92
" "	99	U	90	65	.....	155	293
" "	100	U	77	37	.....	114	242
" "	101	U	39	25	.....	64	151
" "	102	U	49	41	.....	90	150
" "	103	U	65	24	1	90	169
" "	104	U	23	15	.....	38	92
" "	105	U	27	41	.....	68	147
" " 4....	106	U	62	49	.....	111	245
" "	107	U	48	73	.....	121	253
" "	108	U	47	39	.....	86	166
" "	109	U	29	32	.....	61	162
" "	110	U	45	43	.....	88	149
" "	111	U	72	50	.....	122	195
" "	112	U	71	59	.....	130	243
" "	113	U	111	64	.....	175	272
" "	114	U	109	40	2	151	231
" "	115	U	69	33	.....	102	164
" "	116	U	60	40	2	102	169
" "	117	U	42	47	.....	89	162
" "	118	U	66	35	.....	101	148
" "	119	U	61	52	.....	113	168
" "	120	U	55	45	.....	100	160
" "	121	U	66	110	.....	177	279
" "	122	U	57	76	2	135	262
" "	123	U	70	95	.....	165	296
" "	124	U	49	111	.....	160	177
" "	125	U	68	73	.....	41	286
" "	126	U	67	51	1	119	270
" "	127	U	46	22	.....	68	176

ESSEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sidney Cecil Robinson.	Edward Blake Winter.			
Windsor Ward (Quartier) 4—*Con.*	128	U	47	31	.....	78	151
" "	129	U	65	37	.....	102	174
" "	130	U	49	31	.....	80	154
" "	131	U	107	46	.....	153	280
" "	132	U	80	52	.....	132	266
" "	133	U	92	35	.....	127	218
" "	134	U	71	26	.....	97	203
" "	135	U	77	23	.....	100	181
" "	136	U	89	20	.....	109	173
" "	137	U	74	40	.....	114	242
" "	138	U	60	32	1	93	179
" "	139	U	84	45	3	132	284
" "	140	U	56	18	.....	74	241
" "	141	U	49	34	4	37	175
" "	142	U	64	39	.....	103	179
" "	143	U	70	17	.....	87	183
" "	144	U	77	24	.....	101	172
" "	145	U	114	32	.....	146	249
" "	146	U	9	6	.....	15	33
(Advance—Provisoire).....	.....	U	9	15	.....	24	.....
Sandwich, Town (Ville).....	1	R	61	58	1	120	187
" "	2	R	59	55	2	116	163
" "	3	R	89	112	.....	201	343
" "	4	R	84	90	3	177	353
" "	5	R	90	74	1	165	349
" "	6	R	88	54	3	145	327
" "	7	R	71	89	.....	160	345
" "	8	R	102	31	.....	133	251
" "	9	R	59	96	.....	155	246
" "	10	R	81	119	1	201	319
" "	11	R	82	91	.....	173	280
" "	12	R	68	50	.....	118	326
" "	13	R	76	125	.....	201	395
" "	14	R	92	61	.....	153	289
" "	15	R	110	118	.....	228	430
" "	16	R	156	103	.....	259	394
Sandwich East (Est).....	1	R	43	78	.....	121	197
" "	2	R	46	63	.....	109	155
" "	3	R	68	41	1	110	198
" "	4	R	33	66	1	100	141
" "	5	R	31	68	.....	99	144
" "	6	R	100	65	2	167	329
" "	7	R	117	54	.....	171	316
Sandwich West (Ouest).....	1	R	32	26	.....	58	96
" "	2	R	53	117	.....	170	208
" "	3	R	39	74	.....	113	165
" "	4	R	43	36	.....	79	188
" "	5	R	19	103	.....	122	195
" "	6	R	28	95	.....	123	152
" "	7	R	58	59	.....	117	166
" "	8	R	24	68	.....	92	107
La Salle.....	1	R	23	106	1	130	176
"	2	R	30	86	1	117	139
Ojibway.....	1	R	13	0	.....	13	17
Totals—Totaux.....	181	.....	11,029	8,508	65	19,602	36,568

Majority for / Majorité pour } **Sidney Cecil Robinson, 2,521**

FORT WILLIAM Population—1921, 27,851

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Robert James Manion.	DeWitt Clinton Garver.			
Fort William	1	U	84	68	.....	152	194
"	2	U	94	70	1	165	210
"	3	U	26	22	.....	48	51
"	4	U	79	70	.....	149	212
"	5A	U	83	63	8	154	235
"	5B	U	91	50	2	143	202
"	6A	U	109	42	3	154	206
"	6B	U	102	41	.....	143	206
"	7A	U	145	60	.....	205	283
"	7B	U	137	51	.....	188	274
"	7C	U	72	34	.....	106	137
"	8	U	117	24	.....	141	184
"	9	U	148	43	.....	191	259
"	10A	U	120	27	3	150	227
"	10B	U	106	28	2	136	204
"	11A	U	108	27	1	136	185
"	11B	U	77	29	.....	106	153
"	12A	U	121	29	1	151	201
"	12B	U	140	32	3	175	208
"	12C	U	142	24	.....	166	205
"	13A	U	112	39	.....	151	217
"	13B	U	157	56	.....	213	234
"	14A	U	96	14	.....	110	150
"	14B	U	115	39	.....	154	182
"	14C	U	167	40	.....	207	260
"	15A	U	152	25	.....	177	220
"	15B	U	126	26	.....	152	185
"	15C	U	140	38	.....	178	222
"	16	U	168	61	.....	229	307
"	17A	U	113	29	.....	142	174
"	17B	U	87	30	.....	117	133
"	18A	U	203	37	2	242	300
"	18B	U	165	59	.....	224	280
"	19A	U	98	41	.....	139	183
"	19B	U	103	26	.....	129	161
"	20	U	15	13	1	29	33
"	21	U	122	57	.....	179	214
"	22	U	99	40	.....	139	196
"	23A	U	149	55	.....	204	272
"	23B	U	122	57	.....	179	254
"	24A	U	100	64	.....	164	222
"	24B	U	81	44	.....	125	171
"	25	U	95	68	.....	163	200
"	26	U	16	13	.....	29	40
"	27	U	57	24	.....	81	103
"	28	U	29	29	.....	58	93
" (Advance—Provisoire)	.....	U	77	33	.....	110	.....
Indian Mission	29	R	1	8	.....	9	20
Oliver Township	30	R	54	97	4	155	215
" "	31	R	51	20	.....	71	94
" "	32	R	17	32	.....	49	86
" "	33	R	5	19	.....	24	38
Paipoonge Township	34	R	46	52	.....	98	144
" "	35	R	31	115	.....	146	203
" "	36	R	66	33	.....	99	141
Neebing Township	37	R	31	31	.....	62	138
" "	38	R	28	17	.....	45	68
Blake Township	39	R	28	49	.....	77	122
Crooks Township	40	R	46	9	1	54	93
Pardee Township	41	R	2	6	.....	8	19
Raithe	42	R	5	10	.....	15	19
Upsola	43	R	24	3	.....	27	45
English River	44	R	2	9	.....	11	19
Bonheur	45	R	3	2	.....	5	5

FORT WILLIAM—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Robert James Manion.	DeWitt Clinton Garver.			
Ignace	46	R	81	36	3	120	159
Osaquan	47	R	57	7	.....	64	116
Conmee Township	48	R	42	48	1	91	141
Keewatin Lumber Co. Camp	49	R	8	5	.....	13	18
Shabaqua	50	R	9	2	.....	11	24
Mabella	51	R	22	6	.....	28	61
Kashabowie	52	R	17	10	1	28	35
Huronian	53	R	5	1	.....	6	19
Kawene	54	R	16	4	.....	20	37
Atikokan	55	R	83	28	.....	111	146
Flanders	56	R	30	11	.....	41	124
Ellis	57	R	5	39	.....	44	112
Finmark	58	R	16	25	.....	41	68
Sunshine	59	R	15	7	.....	22	78
Scoble West (Ouest)	60	R	16	3	.....	19	37
" East (Est)	61	R	4	28	.....	32	57
Marks Township	62	R	6	0	.....	6	14
" "	63	R	25	13	.....	38	66
Pearson Township	64	R	25	8	.....	33	53
" "	65	R	6	6	.....	12	39
Lybster Township	66	R	7	36	.....	43	86
" "	67	R	7	14	.....	21	28
Strange Township	68	R	14	2	.....	16	47
" "	69	R	29	1	.....	30	41
Gillies Township	70	R	18	13	.....	31	50
" "	71	R	55	40	.....	95	147
O'Connor Township	72	R	82	34	.....	116	175
Totals—Totaux	91	.....	6,205	2,830	37	9,072	12,489

Majority for / Majorité pour } **Honourable Robert James Manion, 3,375.**

FRONTENAC-ADDINGTON. Population—1921, 30,347.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. John Wesley Edwards	William Samuel Reed			
Barrie Township	1	R	25	26	.....	51	111
"	2	R	54	7	.....	61	86
Bath, Village	1	R	92	53	.....	145	203
Bedford Township	1	R	62	33	1	96	133
"	1A	R	36	50	1	87	139
"	2	R	58	10	1	69	106
"	3	R	40	3	.....	43	75
"	4	R	25	75	2	102	165
Camden Township	1	R	93	34	1	128	158
"	2	R	115	47	1	163	240
"	3	R	95	43	.....	138	237
"	4	R	94	35	.....	129	168
"	5	R	127	48	1	176	209
"	6	R	62	113	2	177	245
"	7	R	108	65	1	174	261
"	8	R	130	47	.....	177	214
"	9	R	70	45	.....	115	155
"	10	R	60	33	.....	93	109
"	11	R	75	58	.....	133	166
Clarendon & Miller Townships	1	R	43	27	1	71	140
" "	2	R	59	34	.....	93	152
" "	3	R	16	6	.....	22	40
Denbigh, Abinger & Ashby Townships	1	R	60	51	.....	111	191
" "	2	R	40	4	.....	44	61
Ernestown Township	1	R	67	60	.....	127	224
" "	2	R	80	46	1	127	361
" "	2A	R	84	41	.....	125	
" "	3	R	98	85	.....	183	268
" "	4	R	106	75	.....	181	241
" "	5	R	95	63	.....	158	336
" "	5A	R	58	44	.....	102	
" "	6	R	44	30	.....	74	286
" "	6A	R	73	40	2	115	
Hinchinbrooke Township	1	R	75	51	1	127	214
" "	2	R	51	52	1	104	318
" "	2A	R	72	49	3	124	
" "	3	R	10	48	.....	58	74
" "	4	R	39	36	.....	75	102
House Island Township	1	R	18	70	.....	88	156
Kaladar, Anglesea & Effingham	1	R	92	54	1	147	241
" "	2	R	14	18	1	33	72
" "	3	R	52	19	1	72	141
Kennebec Township	1	R	110	15	2	127	163
" "	1A	R	97	8	1	106	139
" "	2	R	75	27	.....	102	144
" "	3	R	57	6	.....	63	116
Kingston Township	1	R	93	64	1	158	270
" "	2	R	128	32	1	161	194
" "	2A	R	108	20	.....	128	189
" "	3	R	121	56	2	179	225
" "	4	R	91	32	.....	123	170
" "	5	R	69	32	.....	101	119
" "	6	R	22	29	.....	51	60
" "	7	R	12	19	.....	31	45
" "	8	R	48	56	.....	104	135
" "	9	R	106	22	1	129	175
" "	10	R	77	53	.....	130	186
Loughborough Township	1	R	137	64	.....	201	263
" "	1A	R	119	63	.....	182	234
" "	2	R	45	27	.....	72	115
" "	3	R	34	46	.....	80	99
" "	4	R	116	57	2	175	259
" "	5	R	38	11	1	50	62
" "	6	R	2	48	.....	50	64

FRONTENAC-ADDINGTON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. John Wesley Edwards.	William Samuel Reed.			
Newburgh, Village	1	R	146	55	.....	201	276
Olden Township	1	R	90	41	1	132	238
" "	1A	R	92	31	3	116	247
Oso Township	1	R	116	16	1	133	243
"	1A	R	79	11	.....	90	183
"	2	R	44	16	1	61	104
"	3	R	22	20	.....	42	56
Palmerston & N. & S. Canonto Townships	1	R	55	37	.....	92	129
" "	2	R	36	11	.....	47	91
" "	3	R	19	13	.....	32	59
" "	4	R	10	15	.....	25	48
Pittsburg Township	1	R	90	35	.....	125	173
" "	1A	R	103	36	.....	139	174
" "	2	R	111	71	.....	182	209
" "	3	R	85	64	.....	149	247
" "	4	R	102	60	.....	162	215
" "	5	R	91	65	.....	156	286
Portland Township	1	R	69	63	.....	132	153
" "	2	R	91	42	.....	133	177
" "	2A	R	65	40	.....	105	152
" "	3	R	65	82	.....	147	204
" "	4	R	61	50	.....	111	126
" "	5	R	83	55	.....	138	215
" "	5A	R	64	66	1	131	199
" "	6	R	21	89	.....	110	145
Sheffield Township	1	R	18	84	1	103	313
" "	1A	R	44	82	.....	126	
" "	2	R	115	45	1	161	196
" "	2A	R	102	32	2	136	184
" "	3	R	99	60	.....	159	210
" "	4	R	7	20	.....	27	41
Storrington Township	1	R	133	100	.....	233	275
" "	2	R	100	42	.....	142	320
" "	2A	R	81	17	.....	98	
" "	3	R	80	39	.....	119	359
" "	3A	R	50	56	.....	106	
" "	4	R	9	4	.....	13	14
Wolfe Island Township	1	R	23	63	1	87	144
" "	2	R	53	56	.....	109	183
" "	2A	R	53	74	2	129	172
" "	3	R	38	36	.....	74	163
" "	4	R	10	32	.....	42	76
" "	5	R	18	13	1	32	80
" "	6	R	17	0	1	18	37
Totals—Totaux	108	.....	7,322	4,554	50	11,926	17,340

Majority for / Majorité pour } **Honourable John Wesley Edwards, 2,768.**

GLENGARRY Population—1921, 20,518

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Wilfred Kennedy.	Archibald John Macdonald.	Angus McGillis.			
LANCASTER TOWNSHIP								
Gunns	1	R	20	53	85	.....	158	194
Bainsville	2	R	33	52	14	1	100	347
"	2	R	63	100	33	.....	196	
Picnic Grove	3	R	90	36	20	.....	146	176
North Lancaster	4	R	10	116	8	.....	134	162
Bridge End	5	R	36	159	8	.....	203	296
Glen Norman	6	R	29	102	35	4	170	248
Glen Nevis	7	R	32	106	14	.....	152	202
Dalhousie	8	R	30	71	13	1	115	141
CHARLOTTENBURG TOWNSHIP								
St. Raphael	1	R	54	87	47	.....	188	438
"	1	R	12	22	92	.....	126	
Williamstown	2	R	32	41	57	.....	130	475
"	2	R	51	38	136	.....	225	
Lancaster West	3	R	56	56	60	1	173	267
Summerstown Station	4	R	30	22	83	.....	135	384
"	4	R	42	38	79	5	164	
Tyotown	5	R	24	63	63	.....	151	245
Cashions Glen	6	R	88	20	69	.....	177	225
Martintown	7	R	112	17	58	.....	187	450
"	7	R	57	23	63	.....	143	
Monroe's Mills	8	R	54	32	87	.....	173	319
Alexandria Town (Ville)	1	R	10	60	36	1	107	390
" "	1	R	5	124	66	.....	195	
" "	2	R	28	77	66	.....	171	417
" "	2	R	8	86	62	.....	156	
" "	3	R	45	108	95	.....	248	313
Maxville, Village	1	R	75	45	105	.....	225	499
"	1	R	78	37	82	.....	197	
Lancaster, Village	1	R	12	72	53	.....	137	348
"	1	R	10	80	54	.....	144	
KENYON TOWNSHIP								
Third of Kenyon	1	R	95	8	26	1	130	190
Greenfield	2	R	60	27	48	.....	135	355
"	2	R	29	47	42	.....	118	
Dunvegan	3	R	45	29	53	.....	127	380
"	3	R	66	16	49	.....	131	
Dominionville	4	R	54	24	47	.....	125	154
Loggan	5	R	56	7	72	.....	135	179
St. Elmo	6	R	85	34	42	.....	161	205
Apple Hill	7	R	60	15	48	3	126	427
"	7	R	71	30	60	6	167	
Fourth of Kenyon	8	R	36	33	16	.....	85	125
First of Kenyon	9	R	31	25	11	.....	67	98
Sixth of Kenyon	10	R	42	15	4	.....	61	101
LOCHIEL TOWNSHIP								
The Gore	1	R	6	42	6	1	55	92
Glen Robertson	2	R	16	104	14	.....	134	451
"	2	R	37	120	48	2	207	
Glen Sandfield	3	R	83	63	8	4	158	276
Dalkeith	4	R	48	71	81	1	201	282
Breadalbane	5	R	30	20	9	2	61	141
McCrimmon East (Est)	6	R	83	6	31	2	122	191
Kirk Hill	7	R	42	9	83	.....	134	200
Lochiel	8	R	109	16	39	1	165	267
McCormicks'	9	R	63	32	22	1	118	170
First of Lochiel	10	R	46	49	26	2	123	169
Totals—Totaux	54	.....	2,519	2,785	2,628	39	7,971	10,989

Majority for / Majorité pour } **Archibald John Macdonald** over (sur) { **Angus McGillis, 157. / John Wilfred Kennedy, 266.**

GRENVILLE-DUNDAS. Population—1921, 33,953.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Garnet Anderson	Arza Clair Casselman			
Augusta	1	R	76	75	.....	151	236
"	2	R	71	44	.....	115	192
"	3	R	55	55	.....	110	210
"	4	R	25	66	.....	91	135
"	5	R	13	82	.....	95	169
"	6	R	59	87	2	148	264
"	7	R	43	57	.....	100	195
"	8	R	36	47	.....	83	159
"	9	R	49	87	.....	136	214
"	10	R	10	67	.....	77	97
Cardinal	1 A-E	R	67	138	.....	205	258
"	1 F-M	R	59	139	.....	198	267
"	1 N-Z	R	52	146	.....	148	263
Edwardsburg	1	R	98	114	.....	212	285
"	2	R	41	71	.....	112	200
"	3	R	28	69	.....	97	170
"	4 A-J	R	56	85	.....	141	175
"	4 K-Z	R	79	72	.....	151	179
"	5	R	74	59	.....	133	198
"	6	R	53	41	.....	94	147
"	7	R	45	83	.....	128	207
"	8	R	35	53	.....	88	134
"	9	R	25	40	.....	65	110
Kemptville	1 A-J	R	72	128	.....	200	240
"	1 K-Z	R	92	129	.....	221	261
"	2 A-J	R	38	107	.....	145	174
"	2 K-Z	R	41	95	.....	136	157
Merrickville	1	R	57	132	2	191	264
"	2	R	44	171	.....	215	286
Oxford	1	R	38	117	.....	155	201
"	2	R	31	62	3	96	142
"	3	R	68	154	1	223	250
"	4	R	34	106	.....	140	199
"	5	R	25	75	.....	100	133
"	6	R	68	83	.....	151	210
"	7	R	65	136	.....	201	257
Prescott	1 A-G	R	68	74	1	143	206
"	1 H-M	R	64	67	.....	131	207
"	1 N-Z	R	50	71	1	122	190
"	2 A-G	R	58	73	.....	131	202
"	2 H-M	R	57	73	.....	130	203
"	2 N-Z	R	50	65	4	119	169
"	3 A-G	R	60	72	.....	132	209
"	3 H-M	R	69	81	6	146	209
"	3 N-Z	R	45	73	1	119	178
Gower South (Sud)	1	R	50	99	.....	149	232
"	2	R	70	63	.....	133	193
Wolford	1	R	44	68	.....	112	141
"	2	R	16	77	.....	93	136
"	3	R	42	84	.....	126	168
"	4	R	18	79	1	98	140
"	5	R	41	92	.....	133	185
Chesterville A-J	1	R	52	51	2	105	168
" K-Z	1	R	61	44	4	109	185
"	2	R	78	101	1	180	258
Iroquois A-J	1	R	48	80	2	130	184
" K-Z	1	R	52	79	1	132	179
"	2	R	53	118	1	172	250
Matilda	1	R	55	56	.....	111	162
"	2	R	49	53	.....	102	169
" A-J	3	R	23	38	.....	61	80
" K-Z	3	R	19	80	.....	99	205
"	4	R	78	62	4	144	281
"	5	R	54	68	.....	122	260
" A-J	6	R	22	47	.....	69	164

GRENVILLE-DUNDAS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	—	Urban or rural. Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: William Garnet Anderson	Arza Clair Casselman	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Matilda—*Con.* K-Z	6	R	17	56	.....	73	161
"	7	R	32	93	.....	125	199
"	8	R	6	51	.....	57	105
"	9	R	10	67	.....	77	143
Morrisburg A-J	1	R	54	66	.....	120	145
" K-Z	1	R	54	43	.....	97	160
" A-J	2	R	56	83	.....	139	190
" K-Z	2	R	64	47	.....	111	171
" A-J	3	R	59	57	1	117	164
" K-Z	3	R	50	68	.....	118	146
Mountain A-J	1	R	55	66	.....	121	206
" K-Z	1	R	48	73	2	123	197
" A-G	2	R	19	73	1	93	153
" H-Z	2	R	37	75	.....	112	179
"	3	R	43	62	.....	105	230
"	4	R	47	140	.....	187	235
" A-J	5	R	48	68	.....	116	175
" K-Z	5	R	36	99	.....	135	180
"	6	R	18	21	.....	39	84
"	7	R	8	41	.....	49	75
Winchester A-H	1	R	44	68	.....	112	179
" I-Z	1	R	27	70	.....	97	146
" A-H	2	R	38	88	.....	126	171
" I-Z	2	R	66	115	1	182	247
" Township	1	R	59	72	.....	131	225
" "	2	R	39	59	.....	98	171
" "	3	R	39	57	.....	96	141
" "	4	R	17	70	.....	87	168
" "	5	R	86	43	.....	129	202
" " A-J	6	R	43	54	.....	97	} 449
" " K-Z	6	R	33	71	.....	104	
" "	7	R	60	63	.....	123	232
" "	8	R	28	67	.....	94	121
Williamsburg	1	R	92	61	2	155	207
"	2	R	66	25	.....	91	128
"	3	R	70	63	.....	133	227
" A-J	4	R	55	51	.....	106	} 372
" K-Z	4	R	71	46	3	120	
"	5	R	46	63	.....	109	175
"	6	R	99	66	.....	165	239
"	7	R	26	44	.....	70	181
"	8	R	7	56	.....	63	81
"	9	R	48	55	.....	103	147
"	10	R	33	39	.....	72	112
Totals—Totaux	109	.....	5,221	8,175	47	13,443	20,370

Majority for / Majorité pour } **Arza Clair Casselman, 2,954.**

GREY NORTH (NORD) Population—1921, 30,667

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Dougall Carmichael	Matthew Robert Duncan			
Owen Sound Advance—(Provisoire)	1	U	3	7	.....	10	.....
Owen Sound	1	U	39	91	.....	130	187
"	2	U	52	100	.....	152	246
"	3A	U	55	81	.....	136	189
"	3B	U	53	71	.....	124	168
"	4	U	67	118	1	186	264
"	5	U	69	110	1	180	243
"	6	U	46	38	.....	84	146
"	7	U	81	99	2	182	273
"	8	U	45	117	.....	162	272
"	9A	U	45	85	.....	130	190
"	9B	U	32	74	.....	106	155
"	10	U	60	96	.....	156	231
"	11	U	65	83	.....	148	213
"	12A	U	38	85	1	124	171
"	12B	U	53	60	.....	113	161
"	13	U	62	135	.....	197	264
"	14	U	22	48	.....	70	103
"	15	U	44	140	.....	184	242
"	16	U	49	139	.....	188	293
"	17A	U	32	71	1	104	153
"	17B	U	42	80	.....	122	163
"	18A	U	77	104	.....	181	240
"	18B	U	30	73	1	104	140
"	19	U	81	110	.....	191	253
"	20	U	64	106	1	171	246
"	21	U	34	92	.....	126	185
"	22	U	64	118	.....	182	255
"	23	U	61	102	.....	163	214
"	24	U	56	96	.....	152	207
"	25	U	59	114	2	175	224
"	26A	U	47	78	.....	125	166
"	26B	U	42	31	1	74	108
"	27	U	59	95	.....	154	216
"	28	U	69	91	.....	160	258
"	29A	U	47	77	.....	124	177
"	29B	U	58	79	.....	137	176
"	30	U	45	117	.....	162	227
"	31	U	34	114	.....	148	231
Keppel	1	R	90	22	.....	112	132
"	2	R	81	31	.....	112	176
"	3	R	72	18	.....	90	132
"	4	R	37	86	.....	123	162
"	5	R	52	54	.....	106	126
"	6	R	96	69	1	166	224
"	7	R	85	80	.....	165	200
"	8	R	63	47	.....	110	145
Sarawak	1–2	R	53	53	.....	106	150
"	3	R	59	33	1	93	130
"	4	R	40	47	.....	87	105
Derby	1	R	122	49	.....	171	244
"	2	R	117	72	.....	189	250
"	3	R	104	64	.....	168	233
"	4	R	95	120	.....	215	248
Shallow Lake	1	R	52	105	.....	157	189
Thornbury Town (Ville)	1	R	14	42	.....	56	68
" "	2	R	89	88	2	179	263
" "	3	R	81	90	.....	171	234
Sydenham	1	R	100	45	.....	145	180
"	2	R	87	48	.....	135	208
"	3	R	58	33	.....	91	116
"	4	R	43	15	.....	58	103
"	5	R	73	18	.....	91	142
"	6	R	115	65	1	181	266

GREY NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Dougall Carmichael	Matthew Robert Duncan			
Sydenham—*Con*	7	R	97	14	.....	111	161
"	8	R	123	21	1	145	199
"	9	R	36	17	.....	53	103
"	10	R	57	26	.....	83	106
St. Vincent	1	R	31	36	.....	67	123
"	2	R	53	34	.....	87	147
"	3	R	86	44	1	131	207
"	4	R	154	22	.....	176	237
"	5	R	32	40	.....	72	151
"	6	R	41	30	.....	71	131
"	7	R	61	18	.....	79	180
"	8	R	33	26	.....	59	105
"	9	R	38	12	.....	50	104
Euphrasia	1	R	20	27	.....	47	121
"	2	R	73	61	.....	134	224
"	3	R	14	47	.....	61	91
"	4	R	82	58	.....	140	211
"	5	R	52	90	.....	142	220
"	6	R	45	44	.....	89	129
"	7	R	61	51	.....	112	177
"	8	R	61	101	1	163	242
"	9	R	80	27	.....	107	123
Collingwood	1	R	27	0	.....	27	49
"	2	R	43	11	.....	54	85
"	3	R	27	11	.....	38	60
"	4	R	42	22	.....	64	113
"	5	R	61	47	.....	108	125
"	6	R	104	54	.....	158	209
"	7	R	63	29	.....	92	119
"	8	R	53	42	.....	95	174
"	9	R	66	22	.....	88	102
"	10A	R	69	126	1	196	260
"	10B	R	57	48	.....	105	162
"	11	R	37	13	.....	50	85
"	12	R	31	2	.....	33	49
"	13	R	36	40	.....	76	99
Meaford	1	R	43	94	.....	137	233
"	2A	R	85	110	3	198	377
"	2B	R	45	67	.....	112	198
"	3A	R	62	68	.....	130	232
"	3B	R	54	37	1	92	152
"	4	R	78	83	.....	161	319
"	5	R	66	92	.....	158	324
"	6	R	77	78	.....	155	313
Totals—Totaux	108	.....	6,415	6,861	24	13,300	19,547

Majority for / Majorité pour } Matthew Robert Duncan, 446.

GREY, SOUTHEAST (SUD-EST) Population—1921, 28,384.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lewis G. Campbell	Agnes C. MacPhail			
Artemesia Township	1	R	35	91	.....	126	159
" "	2	R	29	77	2	108	107
" "	3	R	53	69	.....	122	148
" "	4	R	36	129	.....	165	226
" "	5	R	36	142	.....	178	242
" "	6	R	17	89	.....	106	121
" "	7	R	86	123	.....	209	281
" "	8	R	32	48	.....	80	124
Bentinck Township	1	R	17	55	.....	72	96
" "	2	R	39	102	.....	141	208
" "	3	R	43	78	.....	121	165
" "	4	R	103	84	.....	187	191
" "	5	R	56	55	.....	111	191
" "	6	R	29	142	.....	171	233
" "	7	R	32	92	.....	124	175
" "	8	R	32	109	.....	141	214
Chatsworth, Village	1	R	83	82	.....	165	231
Durham, Town (Ville)	1	R	136	64	.....	200	265
" "	2A	R	105	27	1	133	350
" "	2B	R	111	37	.....	148	
" "	3A	R	165	53	2	220	452
" "	3B	R	116	27	3	146	
Dundalk, Village	1A	R	107	59	.....	166	455
"	1B	R	140	62	.....	202	
Egremont Township	1	R	64	88	.....	152	228
" "	2	R	20	129	.....	149	205
" "	3A	R	51	89	1	142	422
" "	3B	R	48	90	.....	138	
" "	4	R	32	138	.....	170	229
" "	5	R	27	100	1	128	222
" "	6	R	38	88	.....	126	196
Flesherton, Village	1A	R	58	48	2	108	290
"	1B	R	48	54	2	104	
Glenelg Township	1	R	58	160	.....	218	275
"	2	R	11	126	.....	137	167
"	3	R	61	96	.....	157	234
"	4	R	29	94	.....	123	182
"	5	R	33	99	2	134	228
Holland Township	1	R	45	86	.....	131	166
"	2	R	82	88	2	172	219
"	3A	R	78	25	.....	103	316
"	3B	R	111	25	2	138	
"	4	R	54	100	1	155	246
"	5	R	124	58	.....	182	290
"	6	R	60	62	.....	122	140
Neustadt, Village	1	R	75	84	1	160	283
Normanby Township	1	R	27	67	.....	94	284
" "	2A	R	90	89	1	180	556
" "	2B	R	74	59	.....	133	
"	3	R	32	70	.....	102	267
" "	4	R	36	66	.....	102	230
" "	5	R	71	74	.....	145	219
" "	6	R	24	56	.....	80	123
" "	7	R	34	62	.....	96	172
Markdale, Village	1A	R	179	60	1	240	516
"	1B	R	162	50	.....	212	
Osprey Township	1	R	47	24	.....	71	94
" "	2	R	96	97	.....	193	231
" "	3A	R	74	46	1	121	301
" "	3B	R	45	57	3	105	
" "	4	R	55	23	.....	78	136
" "	5	R	28	68	1	97	152
" "	6	R	20	69	1	90	119
" "	7	R	59	70	.....	129	169
" "	8	R	37	13	.....	50	98

GREY, SOUTHEAST (SUD-EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural	Lewis G. Campbell	Agnes C. MacPhail			
Proton Township	1	R	37	102	.....	139	186
" "	2A	R	47	95	2	144	287
" "	2B	R	19	60	.....	79	
" "	3A	R	26	77	3	106	273
" "	3B	R	40	80	.....	120	
" "	4	R	33	82	.....	115	145
" "	5	R	77	41	.....	118	140
" "	6	R	13	87	.....	100	190
" "	7	R	34	66	.....	100	160
" "	8	R	33	44	.....	77	100
Sullivan Township	1	R	60	97	.....	157	247
" "	2	R	46	103	1	150	251
" "	3	R	16	108	.....	124	248
" "	4	R	24	157	.....	181	265
" "	5A	R	55	66	.....	121	365
" "	5B	R	54	62	.....	116	
Hanover, Town (Ville)	1A	R	68	46	.....	114	311
"	1B	R	52	39	.....	91	
"	2	R	72	41	.....	113	169
"	3	R	97	41	.....	138	198
"	4	R	87	55	.....	142	224
"	5	R	85	66	.....	151	279
"	6	R	57	42	.....	99	204
"	7	R	78	52	1	131	231
Totals—Totaux	89	.....	5,245	6,652	37	11,934	17,312

Majority for / Majorité pour } **Agnes C. MacPhail, 1,407.**

HALDIMAND Population—1921, 21,287

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Marshall	Mark Cecil Senn			
Canborough Township	1	R	104	97	1	202	237
"	2	R	65	59	.....	124	159
"	3	R	49	55	.....	104	126
Cayuga North Township	1	R	103	25	.....	128	184
" "	2	R	59	47	.....	106	144
" "	3	R	49	24	.....	73	100
" "	4	R	64	76	.....	140	189
" "	5	R	97	93	2	192	219
Cayuga South Township	1	R	77	50	.....	127	164
" "	2	R	64	62	.....	126	200
Cayuga, Village	1A	R	117	76	1	194	229
"	1B	R	112	60	2	174	223
Caledonia, Village	1A	R	67	143	2	212	247
"	1B	R	42	130	.....	172	206
"	2A	R	46	141	1	188	238
"	2B	R	41	114	1	156	177
Dunn Township	1	R	56	118	1	175	218
"	2	R	62	85	.....	147	212
"	3	R	29	47	.....	76	92
Dunnville, Town (Ville)	1A	R	52	152	2	206	253
" "	1B	R	63	155	.....	218	219
" "	2A	R	47	162	.....	209	251
" "	2B	R	35	163	.....	198	254
" "	3A	R	45	169	.....	214	254
" "	3B	R	32	163	.....	195	236
" "	3C	R	43	138	1	182	221
" "	4A	R	62	188	2	252	297
" "	4B	R	56	152	1	209	286
Hagersville, Village	1A	R	78	74	2	154	230
" "	1B	R	55	89	.....	144	207
" "	2A	R	68	88	.....	156	191
" "	2B	R	42	88	.....	130	167
Jarvis, Village	1	R	120	177	.....	297	348
Moulton Township	1	R	63	55	.....	118	175
" "	2	R	28	116	.....	144	207
" "	3	R	37	54	"	91	111
" "	4	R	68	87	.....	155	208
" "	5	R	103	36	.....	139	161
" "	6	R	25	22	.....	47	98
Oneida Township	1	R	91	53	2	146	214
" "	2	R	39	48	1	88	128
" "	3	R	65	55	.....	120	157
" "	4	R	47	91	.....	138	180
" "	5	R	41	34	2	77	95
Rainham Township	1	R	77	74	.....	151	296
" "	2	R	167	56	.....	223	342
" "	3	R	88	99	1	188	280
" "	4	R	34	59	.....	93	126
Sherbrooke Township	1	R	95	86	.....	181	241
Seneca Township	1	R	48	46	.....	94	179
" "	2	R	45	13	.....	58	79
" "	3	R	49	110	.....	159	230
" "	4	R	68	56	.....	123	186
" "	5	R	78	167	2	248	328
Walpole Township	1	R	89	81	1	171	260
" "	2	R	139	54	.....	193	288
" "	3	R	76	68	.....	144	220
" "	4	R	128	84	.....	212	302
" "	5	R	81	26	.....	107	130
" "	6	R	88	82	.....	173	282
" "	7	R	86	109	.....	195	308
" "	8	R	122	34	.....	156	205
Totals—Totaux	62	.....	4,266	5,415	28	9,709	12,954

Majority for / Majorité pour { **Mark Cecil Senn, 1,149.**

HALTON. Population—1921, 24,899.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert King Anderson	Duncan Campbell			
Milton, North Ward (Quartier Nord)	1A	R	109	80	.....	189	221
" "	2B	R	88	91	1	180	206
Milton, South Ward (Quartier Sud)	3A	R	125	130	1	256	264
" "	4B	R	86	113	2	201	255
Milton, East Ward (Quartier Est)	5	R	178	61	4	243	276
Burlington Ward (Quartier)	1A	R	108	37	.....	145	414
" "	1B	R	101	33	.....	134	
" "	2A	R	140	44	1	185	439
" "	2B	R	122	40	1	163	
" "	3A	R	141	58	.....	199	469
" "	3B	R	118	67	.....	185	
" "	4A	R	93	37	1	131	347
" "	4B	R	85	25	.....	110	
Esquesing Township	1A	R	44	85	.....	129	176
"	1B	R	91	53	.....	144	205
"	2A	R	104	102	.....	206	267
"	2B	R	57	48	.....	105	137
"	3	R	94	132	.....	226	283
"	4A	R	26	67	.....	93	323
"	4B	R	37	88	.....	125	
"	5A	R	71	77	.....	148	186
"	5B	R	68	29	.....	97	141
"	6A	R	135	36	.....	171	438
"	6B	R	131	41	.....	172	
Georgetown Ward (Quartier)	1A	R	96	43	.....	139	200
" "	1B	R	85	48	.....	133	224
" "	2A	R	143	62	1	206	567
" "	2B	R	146	63	.....	209	
" "	3A	R	104	62	.....	166	444
" "	3B	R	120	68	.....	188	
Nelson, Township	1A	R	112	55	.....	167	442
"	1B	R	114	48	.....	162	
"	2A	R	83	38	1	122	310
"	2B	R	42	64	.....	106	
"	3	R	85	115	.....	200	249
"	4	R	70	104	.....	174	233
"	5	R	49	65	1	115	143
"	6	R	76	80	1	157	238
"	7A	R	96	46	3	145	180
"	7B	R	97	44	3	144	186
Nassagaweya	1A	R	87	113	1	201	474
"	1B	R	82	121	1	204	
"	2A	R	57	117	1	175	419
"	2B	R	44	116	.....	160	
"	3A	R	34	101	.....	135	335
"	3B	R	21	107	2	130	
Oakville, Ward (Quartier)	1AA	R	60	54	.....	114	328
" "	1AB	R	69	51	.....	120	
" "	1BA	R	81	48	.....	129	369
" "	1BB	R	75	58	.....	133	
" "	2A	R	154	54	.....	208	588
" "	2B	R	124	75	.....	199	
" "	3AA	R	99	68	.....	167	638
" "	3AB	R	94	65	1	160	
" "	3AC	R	117	57	.....	174	
" "	3BA	R	143	49	.....	192	455
" "	3BB	R	114	66	.....	180	
Trafalgar	1A	R	55	115	.....	170	420
"	1B	R	50	123	.....	173	
"	2A	R	96	50	.....	146	407
"	2B	R	60	78	.....	138	
"	3	R	59	94	.....	153	206

HALTON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert King Anderson	Duncan Campbell			
Trafalgar—*Con*.....	4A	R	34	69	2	105	324
"	4B	R	41	55	.....	96	
"	5	R	91	120	.....	211	261
"	6A	R	120	46	.....	166	260
"	6BA	R	73	107	.....	180	407
"	6BB	R	62	79	3	144	
"	7A	R	94	66	1	161	420
"	7B	R	94	40	1	135	
Acton Ward (Quartier).....	1A	R	116	110	1	227	535
" "	1B	R	120	105	.....	225	
" "	2A	R	93	77	.....	170	714
" "	2B	R	91	97	1	189	
" "	2C	R	101	94	.....	195	
Totals—Totaux.....	75	.....	6,775	5,424	36	12,235	16,023

Majority for / Majorité pour **Robert King Anderson 1,351.**

HAMILTON EAST (EST) Population—1921, 54,233

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Lawrence	Hon. Sydney Chilton Mewburn	John Newlands			
Hamilton, City (Cité)	1B	U	5	63	12	.....	80	125
" "	2	U	13	93	11	.....	117	164
" "	3	U	11	130	27	.....	168	290
" "	4	U	12	154	13	.....	179	275
" "	5	U	10	145	26	.....	181	306
" "	6	U	13	140	14	2	169	251
" "	7	U	5	80	11	.....	96	145
" "	8	U	15	97	12	.....	124	237
" "	9	U	4	110	12	.....	126	203
" "	10	U	3	105	20	.....	128	228
" "	11A	U	2	87	26	.....	115	166
" "	11B	U	4	67	19	.....	90	151
" "	12	U	2	112	24	.....	138	196
" "	13	U	8	115	19	.....	142	262
" "	14	U	6	93	27	.....	126	203
" "	15	U	3	87	37	.....	127	202
" "	16	U	3	88	13	.....	104	165
" "	17	U	2	109	25	.....	136	232
" "	18A	U	7	81	20	1	109	192
" "	18B	U	3	58	7	.....	68	135
" "	19	U	0	99	14	.....	113	183
" "	20	U	11	85	14	.....	110	174
" "	21	U	12	95	6	.....	113	195
" "	22	U	4	81	21	2	108	174
" "	23	U	5	112	24	.....	141	245
" "	24	U	13	96	19	.....	128	185
" "	25	U	12	80	21	.....	113	210
" "	26	U	9	124	30	.....	163	246
" "	27	U	15	87	18	.....	120	184
" "	28A	U	0	110	19	.....	129	186
" "	28B	U	2	61	14	.....	77	132
" "	29A	U	4	75	10	2	91	172
" "	29B	U	6	68	16	2	92	156
" "	30	U	5	59	16	.....	80	135
" "	31	U	8	119	14	.....	141	205
" "	32	U	3	116	20	.....	139	211
" "	33	U	7	64	10	.....	81	131
" "	34A	U	9	95	31	.....	135	211
" "	34B	U	8	70	18	.....	96	165
" "	35 A	U	6	92	12	.....	110	177
" "	35B	U	0	88	17	.....	105	166
" "	36	U	7	107	18	2	134	196
" "	37A	U	14	78	10	.....	102	183
" "	37B	U	8	60	15	.....	83	167
" "	38	U	10	109	18	.....	137	257
" "	39	U	16	101	18	4	139	253
" "	40	U	9	98	14	.....	121	215
" "	41	U	5	94	28	1	128	270
" "	42	U	3	72	20	.....	95	251
" "	43A	U	3	127	16	.....	146	263
" "	43B	U	1	73	22	.....	96	185
" "	44A	U	8	66	12	.....	86	160
" "	44B	U	4	65	13	.....	82	175
" "	45	U	16	148	9	1	174	288
" "	46	U	4	85	36	.....	125	248
" "	47	U	25	115	15	.....	155	253
" "	48	U	7	92	21	.....	120	219
" "	49	U	12	96	22	.....	130	261
" "	50	U	7	93	12	.....	112	267
" "	51	U	6	76	19	1	102	207
" "	52A	U	6	69	11	.....	86	173
" "	52B	U	6	68	5	.....	79	150
" "	211	U	6	53	13	2	74	174
" "	212	U	15	84	21	.....	120	216
" "	213	U	9	79	29	3	120	212

HAMILTON EAST (EST)-*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list.fi — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Lawrence	Hon. Sydney Chilton Mewburn	John Newlands			
Hamilton, City (Cité)—*Con.*	214	U	10	113	5	.....	128	248
" "	215	U	10	60	10	.....	80	142
" "	216	U	6	82	8	.....	96	202
" "	217	U	16	79	13	.....	108	168
" "	218	U	3	78	10	.....	91	174
" "	219	U	12	45	7	.....	64	156
" "	220	U	9	97	8	1	115	201
" "	221A	U	12	80	5	.....	97	183
" "	221B	U	11	54	6	.....	71	133
" "	222A	U	10	52	4	.....	66	141
" "	222B	U	8	69	11	.....	88	157
" "	223	U	11	103	8	2	124	225
" "	224	U	14	58	16	.....	88	140
" "	225	U	14	124	17	3	158	211
" "	226A	U	12	56	12	1	81	172
" "	226B	U	13	70	10	1	94	151
" "	227	U	17	108	23	.....	148	277
" "	228A	U	9	66	10	.....	85	165
" "	228B	U	8	66	10	.....	84	135
" "	229	U	15	98	15	3	131	238
" "	230	U	24	112	17	2	155	249
" "	231	U	14	109	30	.....	153	249
" "	232	U	18	98	11	1	128	220
" "	233	U	17	109	18	.....	144	248
" "	234A	U	13	86	12	3	114	295
" "	234B	U	11	75	15	.....	101	251
" "	235	U	12	64	7	.....	83	165
" "	236	U	28	93	11	1	133	235
" "	237A	U	22	64	6	.....	92	173
" "	237B	U	10	57	9	.....	76	139
" "	238	U	25	96	9	3	133	218
" "	239	U	17	110	7	.....	134	243
" "	240A	U	23	91	9	.....	123	236
" "	240B	U	4	78	12	.....	94	152
" "	241	U	17	113	8	.....	138	284
" "	242	U	27	89	10	.....	126	228
" "	243	U	23	147	6	2	178	298
" "	244	U	37	106	10	2	155	237
" "	245	U	11	48	2	3	64	120
" "	246	U	14	62	15	.....	91	188
" "	247	U	12	94	15	.....	121	204
" "	248	U	13	139	9	.....	161	287
" "	249	U	18	115	16	.....	149	272
" "	250A	U	6	71	5	2	84	164
" "	250B	U	3	61	7	.....	71	142
" "	251	U	19	80	13	.....	112	225
" "	252	U	5	75	3	.....	83	155
" "	253A	U	14	69	5	.....	88	169
" "	253B	U	7	70	12	.....	89	148
" "	254A	U	11	66	7	.....	84	165
" "	254B	U	19	69	9	1	98	161
" "	255A	U	15	73	12	1	101	178
" "	255B	U	13	65	11	2	91	164
" "	256	U	29	97	11	.....	137	287
" "	257	U	15	58	6	.....	79	164
" "	258	U	20	115	9	.....	144	212
" "	259	U	33	127	8	.....	168	281
" "	260	U	38	93	9	.....	140	255
" "	261	U	16	84	11	.....	111	225
" "	262	U	30	116	12	2	160	292
" "	263	U	9	89	7	.....	105	173
" "	264	U	15	109	13	4	141	260
" "	265	U	30	89	5	.....	124	230
" "	266A	U	13	86	9	.....	108	172
" "	266B	U	15	49	0	4	68	131

HAMILTON EAST (EST)-*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Lawrence	Hon. Sydney Chilton Mewburn	John Newlands			
Hamilton, City (Cité)—*Con.*	267	U	7	58	2	.....	67	126
" "	268A	U	11	80	18	.....	169	175
" "	268B	U	10	64	9	.....	83	156
" "	269	U	16	88	6	.....	110	186
" "	270	U	10	101	9	.....	120	185
" "	271	U	15	80	5	.....	100	163
" "	272	U	16	53	8	.....	77	123
" "	273	U	19	93	10	2	124	227
" "	274	U	24	103	7	.....	134	221
" "	275A	U	15	98	17	.....	130	219
" "	275B	U	16	61	7	1	85	131
" "	276A	U	28	137	10	.....	175	257
" "	276B	U	10	106	15	.....	131	214
" "	277	U	21	57	22	.....	100	180
" "	278	U	11	134	11	.....	156	265
" "	279	U	13	80	2	1	96	192
" "	280	U	17	102	6	.....	125	207
" "	281	U	16	99	14	1	130	185
" "	282	U	18	69	13	.....	100	166
" "	283	U	11	89	6	.....	106	205
" "	284	U	22	105	9	.....	136	241
" "	285	U	3	96	10	1	110	176
" "	286	U	16	75	10	.....	101	185
" "	287	U	29	118	11	.....	158	286
" "	288	U	7	126	12	.....	145	271
" "	289	U	13	112	13	.....	138	219
" "	290	U	17	108	9	.....	134	218
" "	291	U	14	119	12	.....	145	191
" "	292	U	32	94	4	1	131	216
" "	293	U	23	92	5	1	121	179
" "	294	U	33	107	6	.....	146	201
" "	295	U	15	57	6	.....	78	106
" "	296	U	17	67	2	.....	86	160
" "	297	U	13	62	6	1	82	131
" "	298A	U	27	48	2	1	78	191
" "	298B	U	12	66	2	.....	80	123
" "	299A	U	15	63	6	.....	84	157
" "	299B	U	13	54	4	1	72	149
" "	300	U	24	115	8	1	148	264
" "	301	U	31	108	21	1	161	284
" "	302	U	16	76	3	.....	95	179
" "	303	U	17	70	4	.....	91	128
" "	304	U	20	75	4	4	103	177
" "	305A	U	18	85	1	1	105	183
" "	305B	U	12	73	5	1	91	163
" "	306	U	12	104	6	.....	122	221
" "	307	U	9	58	5	.....	72	135
" "	308	U	20	48	10	1	79	207
Advance (Provisoire).....	.....	U	0	14	0	.....	14	.....
Totals—Totaux.....	179	.....	2,286	15,669	2,205	87	20,247	35,222

Majority for / Majorité pour **Honourable Sydney Chilton Mewburn** over (sur) **Samuel Lawrence, 13,383. / John Newlands, 13,464.**

HAMILTON WEST (OUEST). Population—1921, 53,254

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles William Bell.	George Alexander Gow.			
Hamilton, City (Cité).....	53	U	57	10	.....	68	201
" "	54A	U	53	22	.....	75	176
" "	54B	U	76	15	.....	92	173
" "	55A	U	60	19	.....	80	184
" "	55B	U	43	29	.....	72	165
" "	56	U	55	16	1	72	161
" "	57	U	75	13	1	90	205
" "	58	U	63	13	.....	76	150
" "	59A	U	60	16	.....	76	180
" "	59B	U	37	6	.....	43	142
" "	60	U	84	16	.....	100	207
" "	61	U	67	19	.....	87	205
" "	62	U	115	23	.....	140	298
" "	63	U	26	2	.....	28	175
" "	64A	U	58	13	.....	73	180
" "	64B	U	55	7	.....	62	145
" "	65A	U	62	14	.....	76	164
" "	65B	U	67	16	.....	83	150
" "	66	U	110	14	.....	126	279
" "	67	U	22	3	.....	25	74
" "	68	U	81	22	.....	103	275
" "	69A	U	92	8	.....	100	192
" "	69B	U	73	13	1	87	185
" "	70	U	37	4	.....	41	95
" "	71	U	108	20	.....	128	258
" "	72	U	27	2	.....	29	70
" "	73	U	72	21	.....	93	236
" "	74	U	39	10	.....	49	124
" "	75	U	85	22	1	108	235
" "	76	U	83	17	.....	102	276
" "	77	U	119	15	1	135	243
" "	78	U	128	10	1	139	246
" "	79A	U	61	13	.....	74	131
" "	79B	U	67	11	.....	78	174
" "	80	U	87	18	1	107	272
" "	81	U	96	29	.....	127	280
" "	82A	U	70	8	.....	81	163
" "	82B	U	70	9	.....	79	149
" "	83	U	100	23	.....	125	284
" "	84	U	88	18	.....	106	197
" "	85A	U	100	25	.....	125	200
" "	85B	U	90	15	.....	106	183
" "	86	U	100	10	.....	110	205
" "	87	U	143	21	.....	164	262
" "	88A	U	94	14	.....	109	202
" "	88B	U	73	11	1	86	153
" "	89A	U	93	23	1	118	206
" "	89B	U	96	11	.....	108	225
" "	90	U	73	12	.....	86	158
" "	91	U	118	16	.....	134	269
" "	92	U	60	16	.....	76	174
" "	93	U	76	24	2	104	195
" "	94	U	67	9	1	77	143
" "	95	U	116	9	.....	125	208
" "	96	U	121	9	.....	130	233
" "	97A	U	49	16	.....	66	145
" "	97B	U	80	20	.....	100	161
" "	98	U	104	33	.....	140	235
" "	99	U	106	23	1	130	130
" "	100	U	91	31	.....	122	236
" "	101	U	68	30	.....	98	157
" "	102	U	125	16	.....	141	252
" "	103	U	86	21	.....	107	158
" "	104A	U	69	23	2	94	186
" "	104B	U	62	9	.....	71	138

HAMILTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles William Bell.	George Alexander Gow.			
Hamilton, City (Cité)—*Con.*...	105	U	101	15	1	116	237
" "	106	U	115	15	.....	130	268
" "	107	U	43	8	.....	51	109
" "	108	U	102	8	1	111	198
" "	109	U	70	11	.....	81	169
" "	110	U	83	11	3	97	174
" "	111	U	130	9	.....	139	286
" "	112	U	157	19	1	179	298
" "	113	U	118	21	2	141	267
" "	114	U	84	25	.....	109	204
" "	115	U	89	31	.....	121	229
" "	116	U	99	11	.....	110	172
" "	117A	U	86	12	.....	99	173
" "	117B	U	71	8	.....	79	185
" "	118	U	53	27	.....	81	120
" "	119	U	115	41	.....	156	285
" "	120	U	102	17	.....	119	216
" "	121	U	109	26	.....	144	242
" "	122	U	43	12	.....	55	100
" "	123	U	105	15	.....	120	210
" "	124	U	60	11	.....	71	188
" "	125	U	88	7	.....	96	129
" "	126	U	27	2	.....	29	103
" "	127	U	103	18	.....	122	258
" "	128	U	46	20	1	67	143
" "	129	U	54	7	.....	61	165
" "	130	U	41	6	.....	47	126
" "	131	U	83	20	1	105	183
" "	132	U	89	10	.....	99	197
" "	133	U	72	12	.....	84	170
" "	134	U	85	22	1	110	281
" "	135	U	93	9	.....	102	193
" "	136	U	92	13	1	106	211
" "	137	U	79	16	.....	95	172
" "	138	U	123	25	1	149	260
" "	139A	U	81	27	.....	108	197
" "	139B	U	68	17	.....	85	362
" "	140	U	75	6	.....	81	125
" "	141A	U	71	20	.....	91	157
" "	141B	U	60	17	.....	77	145
" "	142	U	147	29	.....	176	291
" "	143A	U	99	18	.....	119	170
" "	143B	U	78	7	2	87	144
" "	144	U	41	4	.....	45	89
" "	145	U	90	10	.....	100	208
" "	146	U	81	17	.....	98	220
" "	147	U	71	13	.....	85	193
" "	148	U	82	17	.....	99	224
" "	149	U	87	10	.....	97	156
" "	150	U	77	13	3	93	171
" "	151	U	73	17	1	91	194
" "	152A	U	94	17	.....	111	211
" "	152B	U	62	22	.....	85	169
" "	153	U	53	8	.....	61	119
" "	154	U	12	1	.....	13	155
" "	155	U	35	4	.....	39	108
" "	156	U	53	11	.....	64	154
" "	157	U	29	3	.....	33	85
" "	158	U	20	2	.....	22	58
" "	159	U	41	4	.....	45	105
" "	160	U	54	3	.....	58	122
" "	161	U	29	2	2	33	74
" "	162	U	51	13	.....	66	130
" "	163	U	26	3	.....	29	61
" "	164	U	83	25	.....	108	225

HAMILTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles William Bell.	George Alexander Gow.			
Hamilton, City (Cité)—*Con*...	165	U	69	17	.....	87	185
" "	166	U	30	14	.....	44	85
" "	167	U	118	21	.....	139	294
" "	168	U	57	8	.....	65	139
" "	169	U	75	10	2	87	182
" "	170	U	67	26	3	97	173
" "	171	U	82	14	.....	96	200
" "	172	U	46	9	1	55	147
" "	173	U	64	21	3	88	178
" "	174	U	53	16	2	71	124
" "	175	U	106	26	.....	132	250
" "	176	U	78	18	1	99	174
" "	177	U	70	5	1	76	135
" "	178	U	72	18	.....	91	193
" "	179A	U	76	20	1	97	180
" "	179B	U	41	21	3	65	131
" "	180	U	90	15	.....	105	230
" "	181	U	70	9	.....	81	231
" "	182	U	45	7	.....	54	160
" "	183	U	43	13	.....	56	125
" "	184A	U	64	21	.....	85	175
" "	184B	U	50	12	.....	63	143
" "	185	U	72	7	11	91	222
" "	186	U	83	17	.....	100	197
" "	187	U	82	11	.....	93	197
" "	188	U	95	25	.....	122	230
" "	189	U	76	8	1	85	181
" "	190	U	87	30	.....	118	214
" "	191	U	109	24	2	135	218
" "	192	U	128	6	1	135	207
" "	193	U	146	26	.....	173	290
" "	194	U	85	19	.....	106	220
" "	195	U	105	23	.....	128	207
" "	196	U	70	7	.....	77	185
" "	197	U	34	5	.....	41	126
" "	198	U	108	8	.....	119	296
" "	199	U	107	14	1	122	254
" "	200	U	55	5	.....	62	142
" "	201	U	91	26	.....	117	253
" "	202	U	72	13	.....	85	137
" "	203	U	56	15	4	75	127
" "	204	U	147	7	2	156	236
" "	205	U	52	5	2	59	109
" "	206	U	72	7	.....	79	204
" "	207	U	117	10	.....	127	277
" "	208A	U	80	16	.....	100	220
" "	208B	U	49	9	.....	58	131
" "	209	U	15	7	.....	22	67
" "	210A	U	82	14	.....	96	175
" "	210B	U	90	10	2	103	165
Advance (Provisoire).....	.....	.....	23	10	1	34	.....
Totals—Totaux.....	181	.....	13,875	2,651	80	16,606	35,577

Majority for / Majorité pour } Charles William Bell, 11,224.

HASTINGS-PETERBOROUGH. Population—1921, 28,999.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Arthur Brethen.	Alexander Thomas Embury.			
Stirling	1	R	60	118	3	181	389
"	1A	R	41	112	1	154	
Rawdon	2	R	129	103	2	234	296
"	3	R	38	140	.....	178	233
"	4	R	55	98	2	155	223
"	5	R	67	96	.....	163	230
"	6	R	43	124	.....	167	218
"	6A	R	15	44	.....	59	105
"	7	R	35	121	.....	156	214
Huntingdon	8	R	30	74	.....	104	160
"	8A	R	35	62	1	98	158
"	9	R	24	111	.....	135	190
"	10	R	37	95	2	134	169
"	11–12	R	13	127	1	141	210
"	13	R	38	41	.....	79	142
"	14	R	17	120	.....	137	170
Marmora Township	15	R	27	47	1	75	140
" "	16	R	51	62	1	114	148
" "	17	R	11	77	.....	88	117
" "	18	R	30	37	.....	67	130
Lake	19	R	11	3	.....	14	28
Marmora and Lake	20	R	24	51	.....	75	104
" Village	21	R	58	163	2	223	289
" "	21A	R	45	162	.....	207	262
Faraday	22	R	62	123	7	192	300
"	23	R	17	21	.....	38	80
Herschel	24	R	9	22	.....	31	123
"	25	R	33	66	2	101	202
Wollaston	26	R	59	116	1	176	294
"	26A	R	29	72	.....	101	150
Bancroft	27	R	60	165	.....	225	247
"	27A	R	25	93	1	119	160
Monteagle	28	R	19	59	.....	78	172
"	29	R	80	49	.....	129	220
"	30	R	35	62	.....	97	198
Madoc	31	R	92	88	.....	180	216
"	32	R	60	182	2	244	286
"	33	R	20	165	.....	185	421
"	33A	R	17	87	.....	104	
"	34	R	79	104	.....	183	271
" Village	35	R	84	145	.....	229	293
" "	36	R	61	90	2	153	155
" "	36A	R	43	77	1	121	153
Tudor	37	R	32	59	.....	91	179
" and Cashel	38	R	8	54	.....	62	86
" "	39	R	5	60	.....	65	82
Limerick	40	R	17	57	.....	74	108
Ormsby	41	R	1	34	1	36	41
Dungannon	42	R	71	81	2	154	228
"	43	R	39	42	1	82	128
Mayo	44	R	36	93	.....	129	255
Carlow	45	R	31	73	.....	104	182
"	46	R	7	25	.....	32	62
Elzevir	47	R	68	119	1	188	254
"	48	R	54	109	1	164	227
"	49	R	31	25	.....	56	86
McLure and Wicklow	50	R	35	78	.....	113	207
" "	50A	R	11	33	.....	44	92
Bangor	51	R	8	39	.....	47	141
Chandos	52	R	31	27	.....	58	111
"	53	R	12	36	.....	48	102
"	54	R	23	16	.....	39	102
"	54A	R	5	7	.....	12	21
Anstruther	55	R	5	2	.....	7	23
"	56	R	49	55	.....	104	129

HASTINGS-PETERBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Arthur Brethen.	Alexander Thomas Embury.			
Burleigh	57	R	44	28	.....	72	108
Belmont	58	R	46	90	1	137	172
"	59	R	4	18	1	23	56
"	60	R	47	113	1	161	240
"	61	R	14	29	.....	43	71
Methuen	62	R	3	26	2	31	45
Havelock	63	R	37	101	.....	138	323
"	63A	R	26	74	.....	100	
"	64	R	23	70	.....	93	344
"	64A	R	40	96	.....	136	
Belmont	65	R	60	39	.....	99	129
Dummer	66	R	70	46	.....	116	312
"	66A	R	87	37	.....	124	
"	67	R	57	27	.....	84	136
"	68	R	58	42	.....	100	168
"	69	R	39	31	.....	70	103
"	70	R	23	16	.....	39	74
"	71	R	17	25	.....	42	47
Norwood	72	R	105	99	.....	204	263
"	73	R	87	104	.....	191	244
Asphodel	74	R	109	67	.....	176	356
"	74A	R	57	50	.....	107	
"	75	R	74	45	.....	119	170
"	76	R	80	63	.....	143	186
"	77	R	107	14	.....	121	172
Belmont	78	R	29	45	.....	74	103
Havelock, Advance (Provisoire)	79	R	7	18	.....	25	.....
Totals—Totaux	92	.....	3,747	6,511	43	10,301	14,892

Majority for / Majorité pour } **Alexander Thomas Embury 2,764.**

HASTINGS SOUTH (SUD) Population—1921, 37,504

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edward Hanna.	William Ernest Tummon.			
Belleville, Foster.....A-K	1	U	68	73	.....	141	255
" " .....L-Z	1A	U	71	68	.....	139	198
" " .....A-H	2	U	51	58	.....	109	195
" " .....I-Z	2A	U	48	67	.....	115	167
" Samson.....A-K	3	U	49	61	.....	110	175
" " .....L-Z	3A	U	43	69	1	113	172
" " .....K-Z	4A	U	62	73	.....	135	179
" " .....A-J	4	U	43	84	1	128	177
" " .....A-H	5	U	56	74	.....	130	193
" " .....I-Z	5A	U	48	82	.....	130	194
" Ketcheson.....A-K	6	U	47	69	.....	116	184
" " .....L-Z	6A	U	45	57	.....	102	174
" " .....A-K	7	U	67	98	.....	165	230
" " .....L-Z	7A	U	72	87	.....	159	253
" " " .....A-Z	8	U	84	14	.....	195	275
" Baldwin.....A-J	9	U	71	42	.....	113	185
" " .....K-Z	9A	U	47	54	.....	101	186
" " .....A-F	10	U	62	95	.....	157	257
" " .....G-M	10A	U	46	108	.....	154	230
" " .....N-Z	10B	U	47	63	.....	110	178
" " .....A-K	11	U	61	103	2	166	264
" " .....L-Z	11A	U	76	98	.....	174	261
" Bleeker.....A-H	12	U	57	54	.....	111	190
" " .....I-Z	12A	U	55	55	.....	110	195
" " .....A-L	13	U	37	79	.....	116	206
" " .....M-Z	13A	U	50	66	.....	116	188
" " .....A-K	14	U	50	48	1	99	166
" " .....L-Z	14A	U	72	48	.....	120	171
" Coleman.....A-K	15	U	85	68	.....	153	209
" " .....L-Z	15A	U	68	78	.....	146	229
" " .....A-I	16	U	80	60	.....	140	201
" " .....J-Z	16A	U	53	61	.....	114	167
" " .....A-J	17	U	87	111	.....	198	261
" " .....K-Z	17A	U	87	82	.....	169	245
" Murney.....A-K	18	U	59	101	.....	160	231
" " .....L-Z	18A	U	74	108	1	183	271
" " .....A-J	19	U	43	99	.....	142	210
" " .....K-Z	19A	U	51	89	.....	140	199
" " .....A-H	20	U	45	68	16	129	164
" " .....I-Z	20A	U	42	73	.....	115	163
" " .....A-K	21	U	30	102	.....	132	189
" " .....L-Z	21A	U	39	84	.....	123	183
" " .....A-Z	22	U	65	105	.....	170	229
" " .....A-Mc	23	U	60	70	.....	130	185
" " .....M-Z	23A	U	57	69	.....	126	171
" Advance (Provisoire)	.....	.....	79	86	.....	165	
Trenton, East (Est).....A-H	32	U	85	109	.....	194	337
" " .....I-Z	32A	U	74	95	.....	169	318
" " .....A-E	33	U	67	95	2	164	286
" " .....F-K	33A	U	43	100	.....	143	267
" " .....L-R	33B	U	39	128	2	169	280
" " .....S-Z	33C	U	43	88	.....	131	248
" Centre.....A-K	34	U	71	97	.....	168	294
" " .....L-Z	34A	U	56	94	.....	150	296
" " .....A-L	35	U	36	54	.....	90	163
" " .....M-Z	35A	U	30	54	.....	84	166
" West (Ouest).....A-C	36	U	78	117	.....	195	299
" " .....D-I	36A	U	79	109	1	189	288
" " .....J-N	36B	U	78	94	2	174	286
" " .....O-S	36C	U	49	106	.....	155	274
" " .....T-Z	36D	U	52	43	.....	95	165
" " .....A-K	37	U	61	105	.....	166	293
" " .....L-Z	37A	U	75	107	.....	182	319
" Advance-(Provisoire)	.....	.....	26	26	.....	52	
Deseronto, Centre.....	1	R	31	61	1	93	132

HASTINGS SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edward Hanna.	William Ernest Tummon.			
Deseronto, Centre	2	R	16	63	.....	79	101
" East (Est)	1	R	25	90	1	116	144
" "	2	R	28	76	.....	104	134
" West (Ouest)	1	R	82	126	.....	208	267
" "	2	R	50	58	.....	108	128
" "	3	R	56	98	.....	154	237
Stirling	1	R	71	114	.....	185	212
Tweed	1	R	35	177	1	213	243
"	2	R	75	161	.....	236	252
"	3	R	115	120	2	237	289
Sidney Township—							
Avondale A-Mc	24	R	60	92	.....	152	203
" M-Z	24A	R	52	90	.....	142	201
"	25	R	75	86	.....	161	198
" A-K	26	R	79	130	.....	209	276
" L-Z	26A	R	105	67	.....	172	252
" A-K	27	R	42	96	1	139	163
" L-Z	27A	R	80	75	.....	155	176
"	28	R	91	97	.....	188	217
Glen Ross A-K	29	R	49	69	.....	118	159
" L-Z	29A	R	67	51	.....	118	161
"	30	R	88	127	1	216	253
Frankford A-Mc	31	R	95	165	.....	260	291
" Mac-Z	31A	R	117	143	.....	260	281
Thurlow—							
Pointe Anne A-K	1	R	73	108	1	182	210
" L-Z	1A	R	68	99	.....	167	233
First Con. (Pre. Con.) A-L	2	R	64	94	1	159	204
" " " M-Z	2A	R	40	69	.....	109	192
Second Con. (2me Con.)	3	R	48	77	.....	125	150
" " "	4	R	81	135	.....	216	248
Thurlow A-L	5	R	57	105	.....	162	175
" M-Z	5A	R	49	99	2	150	177
"	6	R	94	142	1	237	305
" A-K	7	R	51	57	.....	108	148
" L-Z	7A	R	52	76	1	129	184
"	8	R	96	151	.....	247	282
"	9	R	94	107	1	202	225
"	10	R	57	164	.....	221	256
Tyendinaga, Shannonville	1	R	52	169	1	222	281
" Melrose A-L	2	R	58	89	.....	147	165
" " M-Z	2A	R	68	52	.....	120	145
" Lonsdale A-L	3	R	59	30	1	90	113
" " M-Z	3A	R	73	62	1	136	169
" Moults	4	R	77	120	.....	197	242
" Black's	5	R	86	45	2	133	160
" Marysville	6	R	129	57	1	187	246
" Hanley Hall	7	R	178	22	1	201	230
" Indian Reserve	8	R	14	36	.....	50	73
Hungerford, Thomasburgh	1	R	31	131	1	163	175
" Chapman	2	R	56	107	.....	163	182
" Victoria A-K	3	R	54	49	.....	103	121
" " L-Z	3A	R	122	44	.....	166	202
" Marlbank A-K	4	R	53	63	1	117	145
" " L-Z	4A	R	40	70	1	111	130
" Bogart	5	R	120	7	.....	127	146
" Stoco	6	R	193	11	6	210	240
" Gaffney's	7	R	34	8	.....	42	54
" Moneymore	8	R	6	60	.....	66	70
" Sulphide	9	R	95	122	.....	217	239
Totals—Totaux	123		7,837	10,448	59	18,344	25,127

Majority for / Majorité pour } **William Ernest Tummon 2,611.**

HURON NORTH (NORD)— Population—1921, 23,540.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Warwick King.	George Spotton.			
			On a recount—Sur un nouveau dépouillement.				
Ashfield	1	R	70	68	.....	138	240
"	2	R	59	77	.....	136	191
"	3	R	71	68	.....	139	186
"	4	R	43	63	.....	106	162
"	5	R	119	1	.....	120	162
"	6	R	78	15	.....	93	173
"	7	R	82	19	.....	101	169
Grey	1	R	94	57	.....	151	213
"	2	R	88	24	.....	112	177
"	3	R	79	40	.....	119	168
"	4	R	82	37	.....	119	236
"	5	R	56	51	.....	107	156
"	5A	R	87	40	.....	127	159
"	6	R	90	39	.....	129	219
"	7	R	97	20	.....	117	200
Wawanosh West (Ouest)	1	R	66	89	.....	155	219
" "	2	R	64	72	.....	136	196
" "	3	R	38	58	.....	96	116
" "	4	R	82	36	1	119	164
" "	5	R	82	36	.....	118	157
" "	6	R	66	17	.....	83	109
Wawanosh East (Est)	1	R	53	27	.....	80	118
" "	2	R	83	85	1	169	212
" "	3	R	90	59	.....	149	176
" "	4	R	73	40	.....	113	164
" "	5	R	47	35	.....	82	136
Morris	1	R	86	41	.....	127	200
"	2	R	67	72	.....	139	198
"	3	R	79	69	.....	148	171
"	4	R	70	56	.....	126	182
"	5	R	74	80	.....	154	198
"	6	R	132	62	3	197	259
Colborne	1	R	78	57	2	137	233
"	2	R	28	62	.....	90	124
"	3	R	103	53	1	157	276
"	4	R	69	24	.....	93	134
Turnberry	1	R	53	87	.....	140	160
"	1A	R	74	50	1	125	185
"	2	R	120	77	.....	197	268
"	3	R	78	58	1	137	185
"	4	R	108	47	.....	155	207
Howick	1	R	93	84	.....	177	281
"	2	R	68	86	1	155	269
"	3	R	52	86	1	139	180
"	3A	R	57	92	.....	149	195
"	4	R	71	84	.....	155	215
"	4A	R	71	72	1	144	200
"	5	R	57	43	.....	100	161
"	5A	R	40	33	.....	73	118
"	6	R	55	60	.....	115	189
Brussels	1	R	80	89	.....	169	197
"	1A	R	53	37	.....	90	230
"	2	R	89	95	2	186	237
Blyth	1	R	74	118	.....	192	234
"	2	R	53	110	.....	163	197
Wroxeter	1	R	96	71	.....	167	230
Goderich	1	R	50	101	1	152	202
"	1A	R	62	118	.....	180	232
"	2	R	70	82	.....	152	199
"	2A	R	66	91	.....	157	215
"	3	R	60	59	.....	119	205
"	3A	R	56	98	1	155	240
"	4	R	74	79	.....	153	189
"	4A	R	91	88	.....	179	263
"	5	R	40	93	.....	133	139

HURON NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Warwick King.	George Spotton.			
Goderich—*Con*	5A	R	43	66	.....	109	166
"	6	R	65	123	.....	188	228
"	6A	R	76	81	3	160	253
"	7	R	54	120	.....	174	249
" Advance (provisoire)	.....	R	4	8	.....	12	
Wingham	1	R	62	148	.....	210	261
"	2	R	65	150	1	216	269
"	3	R	36	90	1	127	160
"	3A	R	50	77	.....	127	168
"	4	R	65	89	1	155	170
"	4A	R	54	91	.....	145	176
"	5	R	30	93	.....	123	140
Totals—Totaux	77	.....	5,340	5,170	23	10,533	14,815

Majority for / Majorité pour } **John Warwick King, 170.**

HURON SOUTH (SUD) Population—1921, 23,548.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas McMillan	Robert J. McMillan	Jonathan Joseph Merner			
Tuckersmith Township	1	R	68	18	103		189	234
" "	2	R	90	28	71		189	238
" "	3	R	63	61	23		147	175
" "	4	R	90	28	57		173	216
" "	5	R	85	31	40		156	198
" "	6	R	81	25	34		140	194
Usborne Township	1	R	36	24	51		111	133
" "	2	R	54	32	37	1	124	151
" "	3	R	63	23	23		109	133
" "	4	R	61	15	39		115	160
" "	5	R	38	39	70		147	185
" "	6	R	18	17	54		89	130
" "	7	R	37	31	60		128	182
Exeter, Village	1 (1)	R	35	2	85		122	154
"	1 (2)	R	41	5	87		133	156
"	2 (1)	R	53	8	87		148	182
"	2 (2)	R	64	19	79		161	189
"	3 (1)	R	60	17	55		132	164
"	3 (2)	R	46	17	55	1	117	176
"	4	R	42	1	57		100	112
Stephen Township	1	R	52	6	90		148	211
" "	2	R	24	15	56	1	96	133
" "	3	R	82	8	44		134	201
" "	4	R	96	37	42		175	263
" "	5	R	59	21	27		107	143
" "	6	R	101	20	76		197	255
" "	7	R	52	35	33		120	148
" "	8	R	22	35	40	1	98	150
" "	9	R	67	38	52		154	228
Hay Township	1	R	55	26	21		102	125
"	2	R	48	36	24		107	132
"	3 (1)	R	79	11	48		138	196
"	3 (2)	R	67	17	58		142	179
"	4	R	87	52	81		220	283
"	5	R	32	62	9		103	150
"	6	R	87	48	43		177	246
"	7	R.	27	27	36		90	101
"	8	R	65	33	26		124	148
Hensall, Village	1 (1)	R	93	10	106		208	260
"	1 (2)	R	99	9	81	2	190	241
Stanley Township	1	R	41	20	31		91	124
" "	2	R	67	19	28		114	134
" "	3	R	50	24	36	1	111	135
" "	4	R	27	29	155		211	247
" "	5	R	17	31	59		107	132
" "	6	R	65	21	38		124	157
" "	7	R	53	8	2		62	83
Bayfield, Village	1	R	61	10	145		215	294
Goderich Township	1	R	48	11	107		165	227
" "	2	R	42	4	89	1	136	184
" "	3	R	44	26	87	1	157	195
" "	4	R	24	12	76		112	133
" "	5	R	60	22	51	1	134	180
" "	6	R	34	15	42		91	115
Clinton, Town (Ville)	1	R	115	6	117		238	294
" "	2 (1)	R	71	2	90	1	164	205
" "	2 (2)	R	74	7	64	2	147	179
" "	3 (1)	R	98	8	77		182	184
" "	3 (2)	R	38	7	48		93	113
" "	4	R	89	14	98		199	272
Hullett Township	1	R	110	46	38		193	231
" "	2	R	81	49	56		186	259
" "	3	R	62	1	28		91	121
" "	4	R	97	17	46		160	224
" "	5	R	31	9	33		73	105

HURON SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Mc-Millan	Robert J. Mc-Millan	Jonathan Joseph Merner			
Hullett Township—*Con*.....	6	R	88	14	41	.....	143	194
" "	7	R	74	19	53	.....	146	191
McKillop Township.....	1	R	159	18	23	1	201	239
" "	2 (1)	R	66	20	48	.....	134	161
" "	2 (2)	R	60	41	45	.....	146	167
" "	3	R	78	50	49	.....	173	299
" "	4	R	74	50	94	.....	218	288
Seaforth, Town (Ville).....	1	R	90	15	92	.....	197	236
" "	2	R	84	22	109	.....	215	254
" "	3	R	90	11	78	2	181	213
" "	4	R	63	11	64	1	139	180
" "	5	R	33	2	104	.....	139	180
" "	6	R	70	2	93	.....	165	194
Totals—Totaux.....	78	.....	4,947	1,680	4,694	17	11,338	14,572

Majority for / Majorité pour } **Thomas McMillan** over (sur) { **Jonathan Joseph Merner, 253.** / **Robert J. McMillan, 3.267.**

KENORA-RAINY RIVER. Population—1921, 26,315.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Peter Heenan	Harold Arthur Clement Machin	Roderick Maclean			
Ingolf	1	R	9	0	0	.....	9	12
Pellatt	2	R	26	34	1	.....	61	62
Corskren Island	3	R	6	0	0	.....	6	16
Shoal Lake	4	R	1	0	5	.....	6	12
French Portage	5	R	6	3	0	.....	9	31
Whitefish	6	R	0	6	0	.....	6	43
Indian School	7	R	15	2	0	.....	17	46
Waldhof	8	R	38	17	0	1	56	68
Aubrey	9	R	13	11	1	.....	25	36
Minnitaki	9A	R	39	30	0	.....	69	98
Oxdrift	10	R	104	42	7	5	158	194
Rubgy	10A	R	15	0	0	.....	15	22
Cavinbrogie	11	R	50	31	3	.....	84	133
Shallow Lake	11A	R	21	10	1	.....	32	65
Britton	11B	R	15	6	1	.....	22	36
Barclay	12	R	27	13	2	.....	42	80
Wabigoon	13	R	49	23	2	.....	74	132
Dinorwic	14	R	11	20	0	1	32	34
Malachi	15	R	7	14	2	.....	23	33
Minaki	16	R	23	9	1	.....	33	100
Redditt	17	R	73	20	3	.....	96	150
Margach	17A	R	2	16	0	.....	18	20
Hawk Lake	17B	R	8	0	0	.....	8	11
Quibell	18	R	56	23	3	3	85	166
Richan	19	R	19	1	1	.....	21	42
Keewatin, North Ward (Quartier Nord)	20	R	49	49	2	.....	100	175
Keewatin, East Ward (Quartier Est)	21	R	86	110	9	1	206	307
Keewatin, West Ward (Quartier Ouest)	22	R	74	90	4	.....	168	260
Kenora, West Ward (Quartier Ouest)	23	U	85	17	3	.....	105	220
Kenora, Centre Ward 1 (Quartier 1)	24	U	109	122	4	.....	235	419
Kenora, Centre Ward 1 (Quartier 2)	25	U	76	89	3	.....	168	277
Kenora, North Ward 1 (Quartier Nord 1)	26	U	126	63	3	.....	192	328
" "	26A	U	122	103	3	.....	228	383
" "	26B	U	111	73	5	1	190	359
Kenora, North Ward 2 (Quartier Nord 2)	27	U	89	63	3	.....	155	279
" "	27A	U	79	59	2	.....	140	267
Kenora, South Ward 1 (Quartier Sud 1)	28	U	71	63	4	.....	138	254
" "	28A	U	85	84	0	1	170	278
Kenora, South Ward 2 (Quartier Sud 2)	29	U	93	76	10	2	181	281
" "	29A	U	109	60	0	.....	169	288
Jaffray and Melick	30	R	38	20	5	.....	63	127
"	31	R	23	8	8	1	40	117
"	32	R	18	13	2	.....	33	81
Vermilion Bay	33	R	15	5	0	.....	20	32
Eagle River	34	R	66	32	3	.....	101	152
Dryden	35	R	112	116	9	.....	237	315
"	35A	R	109	104	4	4	221	255
Van Horne	36	R	72	33	4	.....	109	152
Dyment	37	R	15	14	2	.....	31	47
Fort Frances	38	R	36	62	10	1	109	258
"	38A	R	32	40	15	3	90	216
"	39A	R	71	104	22	.....	197	363
"	39B	R	47	90	36	4	177	313
"	40A	R	44	96	15	.....	155	294
"	40B	R	49	95	10	2	156	283
"	41	R	59	86	28	.....	173	303

KENORA-RAINY RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Peter Heenan	Harold Arthur Clement Machin	Roderick Maclean			
McIrvine	42	R	21	17	8	2	48	100
Alberton	43	R	23	24	4	.....	51	104
"	44	R	7	9	18	.....	34	67
La Vallée	45	R	11	10	7	.....	28	73
"	46	R	29	33	14	.....	76	122
"	47	R	23	59	14	.....	96	120
"	48	R	4	8	4	.....	16	51
"	49	R	6	17	22	.....	45	98
Emo	50	R	13	28	2	1	44	56
"	51A	R	56	156	19	2	233	379
"	51B	R	48	111	9	.....	168	251
"	52	R	4	11	3	.....	18	52
Chapple	53	R	38	97	66	3	204	270
"	54	R	9	23	7	.....	39	71
"	55	R	10	9	20	.....	39	102
"	56	R	15	18	21	1	55	102
"	57	R	1	22	32	1	56	81
"	58	R	7	8	3	.....	18	36
"	59	R	2	11	2	.....	15	43
"	60	R	3	6	3	1	13	39
Morley	61	R	74	87	21	1	183	263
"	62	R	19	10	9	.....	38	90
Dilke	63	R	67	26	1	.....	94	145
Blue	64	R	20	20	6	.....	46	97
Worthington	65	R	50	8	7	.....	65	90
Atwood	66	R	38	36	14	.....	88	148
Rainy River	67	R	83	93	47	.....	223	332
"	67A	R	75	61	44	.....	180	282
Mine Centre	68	R	14	32	4	.....	50	95
Foley Mine	69	R	14	11	2	.....	27	42
Kettle Falls	69A	R	0	6	0	.....	6	39
Farrington	70	R	4	5	0	.....	9	13
Halkirk	71	R	1	6	2	.....	9	29
Watten	72	R	2	16	0	.....	18	29
Rainy Lake	73	R	4	55	5	3	67	241
Fort Frances	74	R	6	33	2	.....	41	102
Miscampbell	75	R	10	6	3	.....	19	43
Dance	76	R	5	3	0	.....	8	25
Kingsford	77	R	5	12	3	.....	20	61
Nelles	78	R	6	3	2	.....	11	27
"	79	R	21	6	3	.....	30	37
Sifton	80	R	16	14	3	2	35	76
Sutherland	81	R	3	13	1	.....	17	45
Bergland	82	R	38	15	8	.....	61	155
Morson	83	R	5	5	10	.....	20	80
Morson	84	R	16	4	1	.....	21	40
Gameland	85	R	16	11	4	.....	31	43
Spohn	86	R	14	4	2	.....	20	32
"	87	R	11	12	1	.....	24	51
Kenora ,Advance (Provisoire)	A	U	110	28	0	.....	138	.....
Rainy River, Advance (Provisoire)	B	R	18	19	18	.....	55	.....
Totals—Totaux	107	.....	3,898	3,707	762	43	8,410	14,294

Majority for / Majorité pour **Peter Heenan** over (sur) **H. A. C. Machin, 191. / R. Maclean, 3,136.**

KENT Population—1921, 50,638.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Alexander Dew Chaplin.	James Warren Rutherford	John Wesley Ward			
Blenheim, Town (Ville) ..A-K	1	R	57	40	13	.....	110	151
" " .....L-Z	1	R	73	37	14	.....	124	180
" "	2	R	81	83	23	1	188	257
" "	3	R	50	55	24	1	130	167
" "	4	R	87	65	46	.....	198	273
Chatham, City (Cité) ....A-G	A a	U	83	57	8	2	150	209
" " ....H-M	A b	U	96	30	9	.....	135	199
" " .....N-Z	A c	U	79	66	7	.....	152	205
" " ....A-H	1A	U	149	74	13	.....	236	287
" " .....I-P	1 B	U	106	39	3	.....	148	177
" " .....Q-Z	1C	U	77	52	7	1	137	165
" " ....A-H	2A	U	140	87	13	.....	240	302
" " .....I-P	2B	U	78	73	9	2	162	208
" " .....Q-Z	2C	U	89	55	8	1	153	196
" " ....A-H	3A	U	142	112	17	.....	271	364
" " .....I-P	3B	U	76	71	11	.....	158	211
" " .....Q-Z	3C	U	71	53	7	.....	131	190
" " .....A-L	4A	U	97	80	17	1	195	242
" " .....M-Z	4B	U	89	77	11	.....	177	203
" "	5	U	133	82	6	.....	221	269
" " ....A-K	6A	U	46	83	1	2	132	154
" " .....L-Z	6B	U	69	65	1	.....	135	154
" "	7	U	34	78	2	.....	114	143
" " .....A-L	8A	U	78	53	1	.....	132	202
" " .....M-Z	8B	U	56	54	2	.....	112	161
" " .....A-L	9A	U	151	79	13	4	247	286
" " .....M-Z	9B	U	119	106	5	2	232	284
" " ....A-H	10A	U	152	77	7	4	240	289
" " .....I-P	10B	U	102	72	14	.....	188	224
" " .....Q-Z	10C	U	86	54	12	1	153	188
" " .....A-L	11A	U	105	75	7	.....	187	240
" " .....M-Z	11B	U	88	82	2	.....	172	220
" " ....A-H	12A	U	151	68	12	2	233	283
" " .....I-P	12B	U	102	82	13	2	199	250
" " .....Q-Z	12C	U	80	51	9	1	141	174
" " ....A-K	13A	U	133	97	15	.....	245	284
" " .....L-Z	13B	U	154	109	21	.....	284	349
" " ....A-K	14A	U	69	76	2	1	148	193
" " .....L-Z	14B	U	71	88	8	3	170	210
" " ....A-K	15A	U	85	61	6	4	156	190
" " .....L-Z	15B	U	90	54	3	.....	147	175
" " ....A-K	16A	U	116	45	4	.....	165	191
" " .....L-Z	16B	U	111	35	5	.....	151	179
Chatham, Advance (Provisoire)		U	7	9	0	.....	16	.....
Chatham Township.....A-K	1	R	89	64	43	.....	196	267
" " .....L-Z	1	R	73	77	37	.....	187	240
" " .....A-K	2	R	25	50	68	.....	143	157
" " .....L-Z	2	R	27	40	48	.....	115	144
" "	3	R	38	85	46	.....	169	212
" "	4	R	36	26	59	1	122	195
" "	5	R	38	64	42	2	146	225
" "	6	R	51	11	34	.....	96	194
" "	7	R	95	48	58	 2	203	285
" " .....A-K	8	R	40	56	22	.....	118	270
" " .....L-Z	8	R	64	39	35	.....	138	261
" "	9	R	28	32	27	.....	87	132
" "	10	R	28	38	77	.....	143	214
" "	11	R	33	21	33	.....	87	121
" "	12	R	44	14	6	.....	64	103
Dover Township.....	1	R	94	108	18	.....	220	300
" "	2	R	27	32	19	.....	78	134
" " .....A-K	3	R	48	134	20	.....	202	234
" " .....L-Z	3	R	30	104	22	.....	156	173
" "	4	R	22	75	16	.....	113	143
" " .....A-K	5	R	15	83	8	.....	106	156

KENT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Alexander Dew Chaplin.	James Warren Rutherford	John Wesley Ward			
Dover Township—*Con*....L.Z	5	R	28	100	4	1	133	173
" "	6	R	67	37	14	.....	118	159
" "	7	R	37	28	68	.....	133	242
" "	8	R	40	39	23	.....	102	203
" "	9	R	1	7	7	.....	15	53
" "	10	R	23	29	88	.....	140	185
Erieau, Village.....	1	R	18	38	3	.....	59	114
Erie Beach, Village.....	1	R	8	1	2	.....	11	23
Harwich Township.....	1	R	65	77	25	.....	167	219
"	2	R	55	82	30	.....	167	217
"	3	R	42	27	84	.....	153	263
"	4	R	87	68	49	.....	204	294
"	5	R	91	67	50	1	209	283
"	6	R	35	64	66	.....	165	248
"	7	R	40	91	49	.....	180	247
"	8	R	39	87	78	.....	204	254
"	9	R	56	48	55	1	160	230
"	10	R	49	57	127	.....	233	300
"	11	R	25	88	75	2	190	268
Highgate, Village.....	1	R	33	69	95	1	198	267
Howard Township.....	1	R	19	14	47	.....	80	139
" "	1	R	8	50	38	.....	96	151
" "	2	R	39	63	92	.....	194	290
" "	3	R	17	49	105	.....	171	252
" "	4	R	17	43	130	.....	190	255
" " .....A-K	5	R	23	75	31	3	132	180
" " .....L-Z	5	R	41	58	25	.....	124	176
" "	6	R	43	51	58	.....	152	208
Moraviantown.....	1	R	12	3	9	.....	24	32
Oxford Township.....	1	R	15	12	29	.....	56	77
" "	2	R	6	23	114	.....	143	178
" "	3	R	5	28	41	.....	74	99
" "	3	R	5	8	38	.....	51	80
" "	4	R	4	16	59	.....	79	124
" "	4	R	5	8	41	.....	54	69
" "	5	R	10	29	99	.....	138	153
" "	6	R	39	35	60	.....	134	184
" "	7	R	3	43	77	.....	123	138
Raleigh Township.....	1	R	46	59	50	.....	155	214
" "	2	R	48	42	58	.....	148	192
" "	3	R	34	34	64	1	133	209
" "	4	R	73	92	28	3	196	244
" "	5	R	17	83	68	.....	168	233
" "	6	R	51	76	57	1	185	272
" "	7	R	49	33	40	.....	122	170
" "	8	R	27	8	78	3	116	206
" "	9	R	26	36	43	.....	105	154
" "	10	R	23	22	26	.....	71	120
" "	11	R	103	44	17	.....	164	208
" "	12	R	44	39	19	.....	102	137
Ridgetown, Town (Ville).....	1	R	95	61	17	1	174	230
" " ..A-K	2	R	43	58	27	.....	128	171
" " ...L-Z	2	R	36	44	13	.....	93	149
" " ...A-L	3	R	56	69	21	2	148	212
" " ...M-Z	3	R	52	45	32	.....	129	198
" " ..A-K	4	R	71	50	29	.....	150	193
" " ...L-Z	4	R	40	50	31	.....	121	169
Romney Township.....	1	R	54	33	44	.....	131	169
"	2	R	8	32	6	.....	46	95
"	3	R	23	42	38	.....	103	162
"	4	R	20	20	13	.....	53	126
"	5	R	71	23	17	.....	111	161
Tilbury, Town (Ville).....	1	R	7	71	35	.....	113	192
" "	2	R	2	29	46	.....	77	166
" "	3	R	12	47	43	.....	102	150

KENT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	Alexander Dew Chaplin.	James Warren Rutherford	John Wesley Ward.			
Tilbury, Town (Ville)—*Con*...	4	R	54	48	45	.....	147	215
" "	5	R	40	24	54	.....	118	236
" "	6	R	29	58	33	.....	120	175
" "	7	R	48	17	25	.....	90	131
" "	8	R	9	20	39	.....	68	145
Wallaceburg, Town (Ville)....	1	U	102	83	13	1	199	272
" " ...A-L	2	U	50	39	2	1	92	167
" " ..M-Z	2	U	61	38	1	1	101	149
" " ...A-L	3	U	100	78	4	.....	182	251
" " ..M-Z	3	U	80	56	8	.....	144	221
" " ...A-L	4	U	70	45	5	3	123	200
" " ..M-Z	4	U	80	51	3	.....	134	204
" " ...A-L	5	U	69	34	3	.....	106	181
" " ..M-Z	5	U	71	42	5	1	119	162
" " ..A-K	6	U	118	49	3	1	171	255
" " ...L-Z	6	U	81	55	4	.....	140	225
Totals—Totaux.....	146	.....	8,396	7,833	4,461	68	20,758	28,757

Majority for / Majorité pour } **Alexander Dew Chaplin** over (sur) { **J. W. Rutherford, 563.** / **J. W. Ward, 3,935.**

KINGSTON CITY (CITÉ). Population—1921, 24, 104

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Murdoch Campbell.	Arthur Edward Ross.			
Kingston, City (Cité).....A-F	1A	U	85	106	1	192	249
" " .....G-M	1B	U	68	86	.....	154	220
" " .....N-Z	1C	U	68	85	.....	153	211
" " .....A-G	2A	U	63	114	.....	177	217
" " .....H-O	2B	U	74	77	.....	151	198
" " .....P-Z	2C	U	58	92	3	153	184
" " .....A-F	3A	U	85	73	2	160	193
" " .....G-M	3B	U	70	81	1	152	185
" " .....N-Z	3C	U	63	67	1	131	165
" " .....A-F	4A	U	47	70	2	119	161
" " .....G-M	4B	U	60	102	1	163	208
" " .....N-Z	4C	U	52	88	.....	140	194
" " .....A-L	5A	U	111	86	.....	197	288
" " .....M-Z	5B	U	75	106	1	182	251
" " .....A-F	6A	U	94	113	.....	207	246
" " .....G-M	6B	U	104	115	.....	219	257
" " .....N-Z	6C	U	72	114	.....	186	239
" " .....A-C	7A	U	55	76	1	132	159
" " .....D-L	7B	U	95	89	2	186	235
" " .....M-Q	7C	U	61	62	.....	123	184
" " .....R-Z	7D	U	59	80	.....	139	192
" " .....A-F	8A	U	97	95	.....	192	232
" " .....G-M	8B	U	89	106	.....	195	248
" " .....N-Z	8C	U	75	102	.....	177	228
" " .....A-G	9A	U	64	105	.....	169	231
" " .....HN	9B	U	56	98	.....	154	209
" " .....O-Z	9C	U	67	107	4	178	218
" " .....A-E	10A	U	64	91	.....	155	213
" " .....F-M	10B	U	68	131	1	200	257
" " .....N-Z	10C	U	52	94	.....	146	198
" " .....A-F	11A	U	71	67	.....	138	174
" " .....C-N	11B	U	62	82	.....	144	184
" " .....N-Z	11C	U	54	87	.....	141	177
" " .....A-L	12A	U	70	78	.....	148	202
" " .....M-Z	12B	U	64	75	.....	149	190
" " .....A-G	13A	U	82	54	.....	136	230
" " .....H-N	13B	U	73	68	.....	141	245
" " .....O-Z	13C	U	76	55	1	132	200
" " .....A-H	14A	U	85	87	.....	172	222
" " .....I-P	14B	U	63	57	1	121	166
" " .....Q-Z	14C	U	54	62	1	117	166
" " .....A-E	15A	U	57	108	.....	165	189
" " .....F-L	15B	U	57	100	.....	157	205
" " .....M-R	15C	U	59	98	.....	157	188
" " .....S-Z	15D	U	39	103	.....	142	183
" " .....A-K	16A	U	61	94	.....	155	204
" " .....L-Z	16B	U	65	79	.....	144	207
" " .....A-D	17A	U	55	80	1	136	177
" " .....E-K	17B	U	46	80	.....	126	163
" " .....L-Q	17C	U	47	94	1	142	170
" " .....R-Z	17D	U	49	105	.....	154	181
" " .....A-E	18A	U	58	97	.....	155	204
" " .....F-M	18B	U	53	127	.....	180	206
" " .....N-Z	18C	U	66	97	.....	163	209
" " .....A-C	19A	U	84	101	2	187	214
" " .....D-H	19B	U	76	129	.....	205	250
" " .....I-M	19C	U	55	81	1	137	159
" " .....Mc-R	19D	U	63	103	1	167	193
" " .....S-Z	19E	U	69	81	1	151	181
" " .....A-K	20A	U	69	107	.....	176	207
" " .....L-Z	20B	U	57	81	.....	138	160
" " .....A-C	21A	U	82	71	1	154	189
" " .....D-H	21B	U	77	90	3	170	219
" " .....I-M	21C	U	93	77	.....	170	209
" " .....Mc-R	21D	U	52	87	.....	139	185

KINGSTON CITY (CITÉ)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Murdoch Campbell.	Arthur Edward Ross.			
Kingston, City (Cité)—*Con.* S-Z	21E	U	77	96	1	174	217
" " .....A-J	22A	U	80	89	.....	169	192
" " .....K-Z	22B	U	53	104	.....	157	190
" " .....A-E	23A	U	71	81	.....	152	204
" " .....F-Mc	23B	U	58	102	1	161	214
" " .....N-Z	23C	U	52	107	.....	159	198
Portsmouth.....	1A	R	61	93	.....	154	185
"	1B	R	60	71	2	133	157
"	1C	R	51	83	.....	134	158
"	2	R	19	69	.....	88	108
Kingston (Advance Provisoire)	.....	U	28	17	.....	45	
Total—Totaux.....	76	.....	5,004	6,765	38	11,807	15,101

Majority for / Majorité pour } **Arthur Edward Ross, 1,761.**

LAMBTON EAST (EST). Population—1921, 28,271.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph E. Armstrong	Burt Wendell Fansher	John Ross Stirrett			
Alvinston	1	R	63	18	36	.....	117	175
"	2	R	52	30	39	1	122	175
"	2A	R	51	22	23	.....	96	128
Arkona	1	R	96	65	18	3	182	256
Bothwell	1	R	73	98	12	.....	183	243
"	2	R	56	64	14	.....	134	171
"	3	R	4	15	2	.....	21	21
Brooke	1	R	23	74	1	.....	98	109
"	2	R	21	82	17	.....	120	148
"	3	R	61	53	10	.....	124	172
"	3A	R	57	67	20	.....	144	197
"	4	R	25	30	8	.....	63	88
"	5	R	32	74	21	.....	127	183
"	6	R	18	78	9	.....	105	137
"	7	R	5	17	29	.....	51	64
"	8	R	44	38	0	.....	82	97
"	9	R	7	37	5	.....	49	60
"	10	R	56	28	0	.....	84	118
"	11	R	48	45	2	.....	95	114
"	12	R	29	56	2	.....	87	120
Bosanquet	1	R	80	70	7	.....	157	243
"	2	R	60	29	7	.....	96	156
"	2A	R	43	33	11	.....	87	164
"	3	R	61	102	0	.....	163	190
"	4	R	21	95	5	.....	121	153
"	5	R	24	69	7	.....	100	142
"	6	R	19	80	5	.....	104	168
"	7	R	12	18	4	.....	34	61
Camden	1	R	53	55	19	.....	127	203
"	2	R	30	39	13	.....	82	217
"	3	R	20	13	17	.....	50	84
"	4	R	30	71	10	.....	111	193
"	5	R	20	119	3	.....	142	206
"	6	R	20	74	9	.....	103	194
"	7	R	42	29	8	.....	79	125
Dawn	1	R	36	23	9	.....	68	134
"	2	R	31	38	6	.....	75	133
"	3	R	21	82	8	.....	111	163
"	4	R	17	55	0	.....	72	106
"	5	R	19	36	2	.....	57	114
"	6	R	15	48	3	.....	66	130
"	7	R	16	44	4	.....	64	97
"	8	R	20	48	3	.....	71	105
"	9	R	23	93	7	1	124	154
"	10	R	23	63	2	.....	88	120
"	11	R	13	43	6	.....	62	108
Dresden	1	R	160	24	42	1	227	304
"	2	R	113	15	34	1	163	234
"	3	R	129	24	27	1	181	245
"	4	R	73	11	19	.....	103	144
Enniskillen	1	R	11	18	0	.....	29	48
"	2	R	21	15	0	.....	36	52
"	3	R	17	22	0	.....	39	47
"	4	R	9	34	0	.....	43	55
"	5	R	19	42	0	.....	61	65
"	6	R	23	34	3	.....	60	74
"	7	R	21	60	1	.....	82	98
"	8–9	R	32	58	2	.....	92	106
"	10	R	34	23	1	.....	58	66
"	11	R	20	32	0	.....	52	66
"	12	R	29	43	0	.....	72	109
"	13	R	12	23	0	.....	35	48
"	14	R	15	35	0	.....	50	56
"	15	R	22	50	0	.....	72	80
"	16	R	35	26	2	.....	63	74

LAMBTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph E. Armstrong	Burt Wendell Fansher	John Ross Stirrett			
Enniskillen—*Con*	17	R	16	24	1	.....	41	81
"	18	R	31	24	0	.....	55	63
"	19	R	33	20	0	.....	53	58
"	20	R	86	17	8	1	112	145
"	21	R	28	39	2	.....	69	78
"	22	R	22	33	1	.....	56	65
"	23	R	18	18	0	.....	36	49
"	24	R	7	18	1	.....	26	36
"	25	R	3	33	0	.....	36	48
Euphemia	1	R	66	96	5	2	169	196
"	2	R	19	86	1	.....	106	126
"	3	R	19	80	2	.....	101	118
"	4	R	13	60	0	.....	73	80
"	5	R	23	124	13	.....	160	196
"	6	R	33	62	0	.....	95	128
"	7	R	16	37	9	.....	62	88
Forest	1	R	62	50	15	.....	127	155
"	1A	R	67	38	14	.....	119	166
"	2	R	73	57	6	.....	136	189
"	2A	R	62	66	10	2	140	188
"	3	R	77	45	8	2	132	169
"	3A	R	63	33	13	3	112	162
Oil Springs	1	R	94	13	24	.....	131	179
"	2	R	46	12	23	.....	81	105
Petrolia	1	R	158	32	11	.....	201	238
"	2	R	120	15	8	2	145	186
"	2A	R	75	8	10	3	96	119
"	3	R	145	25	8	.....	178	223
"	3A	R	151	29	4	.....	184	229
"	4	R	96	21	10	.....	127	175
"	4A	R	103	14	8	1	126	152
"	5	R	112	27	26	.....	165	208
"	6	R	85	12	7	.....	104	143
"	7	R	52	2	4	1	59	74
"	8	R	53	15	5	.....	73	86
Thamesville	1	R	78	32	36	.....	146	256
"	1A	R	79	35	54	.....	168	245
Thedford	1	R	77	45	14	.....	136	178
"	1A	R	66	37	15	.....	118	175
Warwick	1	R	67	116	3	.....	186	241
"	2	R	85	74	2	1	162	202
"	3	R	71	120	13	1	205	282
"	4	R	40	111	3	.....	154	190
"	5	R	20	138	2	.....	160	203
"	6	R	21	80	4	1	106	153
"	7	R	53	55	10	1	119	144
Watford	1	R	96	21	12	.....	129	181
"	1A	R	97	26	15	.....	138	172
"	2	R	75	41	9	.....	125	171
"	2A	R	71	45	17	1	134	172
Zone	1	R	18	79	6	.....	103	160
"	2	R	33	76	12	2	123	184
"	3	R	52	57	3	.....	112	156
Totals—Totaux	118	.....	5,611	5,522	1,061	32	12,226	16,782

Majority for / Majorité pour } **Joseph E. Armstrong** over (sur) { **B. W. Fansher, 89.** / **J. R. Stirrett, 4,550.**

LAMBTON WEST (OUEST). Population—1921, 30,418

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Thomas Goodison.	Richard Vryling Lesueur.			
Sarnia, Town (Ville) ....Wd. 1	1A	U	73	139	3	215	267
" "	1B	U	107	95	2	204	256
" "	2A	U	107	100	1	208	281
" "	2B	U	66	97	1	164	235
" "	3A	U	82	81	2	165	238
" "	3B	U	87	89	4	180	248
" "	3C	U	81	115	.....	196	246
" " ....Wd. 2	1A	U	105	95	1	202	284
" "	1B	U	108	108	.....	216	296
" "	2A	U	133	70	.....	203	250
" "	2B	U	91	97	.....	188	250
" "	2C	U	82	84	1	167	222
" " ....Wd. 3	1	U	105	96	.....	201	319
" "	2A	U	54	85	.....	139	211
" "	2B	U	87	81	.....	168	235
" "	3A	U	80	78	2	160	218
" "	3B	U	75	69	2	146	197
" "	4A	U	108	122	.....	230	329
" "	4B	U	106	93	.....	199	330
" "	5A	U	83	126	.....	209	284
" "	5B	U	90	120	.....	210	280
" " ....Wd. 4	1A	U	111	98	2	211	308
" "	1B	J	109	94	2	205	292
" "	2A	U	93	104	.....	197	280
" "	2B	U	109	116	3	228	317
" "	3A	U	107	149	.....	256	336
" "	3B	U	111	146	.....	257	350
" " ....Wd. 5	1A	U	77	130	2	209	325
" "	1B	U	78	111	2	191	298
" "	2A	U	73	119	.....	192	299
" "	2B	U	66	117	2	185	287
" "	3A	U	69	136	.....	205	277
" "	3B	U	79	117	.....	196	266
" "	4	U	58	127	2	187	262
" " ....Wd. 6	1A	U	59	98	1	158	225
" "	1B	U	54	92	.....	146	225
" "	2A	U	42	99	3	144	218
" "	2B	U	47	111	4	162	221
" "	3	U	87	123	1	211	325
" Advance (Provisoire)...	1	U	28	38	.....	66	
" " ..	2	U	17	8	.....	25	
Courtright.....	1	R	91	92	.....	183	278
Moore.....	1	R	52	26	.....	78	157
"	2	R	23	6	.....	29	61
"	3	R	139	58	.....	197	260
"	4	R	131	123	.....	254	334
"	5	R	106	27	.....	133	168
"	6	R	113	38	.....	151	189
"	7A	R	81	78	.....	159	201
"	7B	R	102	59	.....	161	199
"	8	R	91	27	.....	128	146
"	9	R	78	30	.....	108	148
"	10	R	105	29	.....	134	181
Point Edward.....	1A	R	87	154	10	251	340
"	1B	R	27	44	.....	71	100
"	2A	R	34	101	.....	135	234
"	2B	R	33	87	.....	120	183
Plympton.....	1	R	85	47	.....	132	191
"	2	R	90	83	.....	173	280
"	3	R	96	44	.....	140	212
"	4	R	157	41	.....	198	287
"	5A	R	108	19	.....	127	179
"	5B	R	96	14	.....	110	179
"	6	R	40	19	.....	59	78
"	7	R	91	52	1	144	170
"	8	R	69	40	.....	109	154

LAMBTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Mom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Thomas Goodison.	Richard Vryling Lesueur.			
Sarnia Township	1	R	82	52	.....	134	190
"	2	R	91	50	.....	141	234
"	3	R	52	65	.....	117	214
"	4	R	101	123	2	226	316
"	5	R	48	33	.....	81	117
"	6A	R	66	74	.....	140	198
"	6B	R	58	75	.....	133	190
"	7	R	26	76	1	103	129
Sombra	1	R	123	51	1	175	291
"	2	R	56	63	1	110	243
"	3A	R	73	28	.....	101	168
"	3B	R	50	33	.....	83	143
"	4	R	77	70	.....	147	309
"	5	R	70	35	.....	105	167
"	6	R	22	36	.....	58	148
"	7	R	22	24	.....	46	95
"	8	R	38	5	.....	43	102
"	9	R	26	14	.....	40	111
Wyoming	1	R	60	51	.....	111	173
"	2	R	54	66	1	121	169
Totals—Totaux	86	.....	6,704	6,535	60	13,299	19,203

Majority for / Majorité pour } William Thomas Goodison, 169.

LANARK. Population—1921, 32,993

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	Duncan Herbert Gemmell.	Richard Franklin Preston.			
Bathurst	1	R	56	39	.....	95	193
"	1A	R	55	23	.....	78	163
"	2	R	21	80	.....	101	206
"	3	R	77	61	.....	138	268
"	4	R	16	61	.....	77	157
"	4A	R	24	31	.....	55	154
Beckwith	5	R	37	92	1	130	173
"	6	R	30	55	.....	85	129
"	7	R	84	77	.....	161	298
"	8	R	4	35	.....	39	67
"	9	R	47	30	.....	77	136
Burgess North (Nord)	10	R	35	26	.....	61	157
"	10A	R	18	12	.....	30	160
"	11	R	7	11	.....	18	43
Dalhousie and Sherbrooke North (Nord)	12	R	20	28	.....	48	99
"	13	R	51	44	1	96	239
"	14	R	91	21	.....	112	254
"	15	R	42	23	.....	65	149
Darling	16	R	10	10	.....	20	84
"	17	R	16	22	.....	38	144
Drummond	18	R	30	31	.....	61	145
"	18A	R	24	33	.....	57	161
"	19	R	19	51	.....	70	184
"	20	R	34	41	.....	75	169
"	20A	R	33	26	.....	59	173
"	21	R	29	65	.....	94	164
Elmsley North (Nord)	22	R	33	35	.....	68	290
"	22A	R	34	41	.....	75	
"	23	R	36	46	.....	82	175
Lanark Township	24	R	39	33	.....	72	189
"	25	R	123	15	.....	138	284
"	26	R	56	59	.....	115	199
"	27	R	21	19	.....	40	93
Lavant	28	R	13	20	1	34	79
"	29	R	9	51	.....	60	120
Montague	30	R	23	54	.....	77	137
"	31	R	7	80	.....	87	156
"	32	R	60	58	.....	118	214
"	33	R	65	67	.....	132	220
"	34	R	35	52	.....	87	168
"	34A	R	22	64	.....	86	173
Pakenham	35	R	31	55	.....	86	167
"	36	R	55	39	.....	94	148
"	37	R	39	103	1	143	190
"	37A	R	58	118	.....	176	223
"	38	R	46	50	.....	96	156
Ramsay	39	R	44	58	1	103	245
"	40	R	54	78	.....	132	236
"	41	R	39	66	.....	105	153
"	41A	R	67	51	.....	118	148
"	42	R	50	41	.....	91	208
Sherbrooke South (Sud)	43	R	30	81	.....	111	236
" "	44	R	6	42	.....	48	145
Lanark, Village	45	R	44	58	.....	102	190
"	45A	R	80	50	.....	130	218
Almonte, Ward (Quartier) 1	46	R	60	169	1	230	288
" "	47	R	11	204	.....	215	270
Almonte, Ward (Quartier) 2	48	R	44	110	.....	154	209
" "	48A	R	50	105	.....	155	217
Almonte, Ward (Quartier) 3	49	R	37	97	1	135	182
" "	50	R	47	104	.....	151	186
" "	50A	R	40	80	.....	120	207
Carleton Place	51	R	30	132	1	163	219
"	51A	R	47	153	.....	200	269

LANARK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Duncan Herbert Gemmell.	Richard Franklin Preston.			
Carleton Place—*Con*.....	52	R	68	104	.....	172	250
"	52A	R	67	99	2	168	244
"	53	R	52	170	.....	222	308
"	54	R	50	132	1	183	242
"	54A	R	46	143	.....	189	291
"	55	R	21	127	1	149	224
"	55A	R	40	116	1	157	201
"	56	R	30	111	1	142	200
"	56A	R	29	96	.....	125	191
Perth, East (Est).....	57	R	48	80	1	129	201
"	57A	R	52	65	.....	117	120
"	57B	R	28	72	.....	100	203
"	58	R	55	70	.....	125	190
"	58A	R	48	71	.....	119	181
Perth, Centre.....	59	R	25	138	.....	163	255
"	60	R	22	74	2	98	154
"	60A	R	25	68	.....	93	151
Perth, West (Ouest).....	61	R	19	119	.....	138	216
"	61A	R	29	105	.....	134	218
"	62	R	59	122	.....	181	285
"	62A	R	44	110	1	155	262
Smith's Falls.....	63	U	50	55	.....	105	159
"	63A	U	54	49	.....	103	153
"	64	U	44	68	.....	112	165
"	64A	U	43	71	.....	114	168
"	65	U	45	70	.....	115	171
"	66	U	43	95	.....	138	207
"	67	U	36	57	.....	93	158
"	67A	U	50	54	.....	104	153
"	68	U	47	58	.....	105	159
"	68A	U	39	66	1	106	163
"	69	U	89	101	.....	190	266
"	70	U	77	105	.....	182	282
"	71	U	65	108	1	174	297
"	72	U	65	92	.....	157	273
"	73	U	23	63	.....	86	164
"	73A	U	32	53	.....	85	160
"	74	U	37	65	.....	102	149
"	74A	U	41	59	.....	100	152
"	75	U	46	73	.....	119	188
"	76	U	22	86	.....	108	151
"	76A	U	18	84	.....	102	132
" Advance (provisoire)	.....	U	98	130	.....	228	
Totals—Totaux.....	107	.....	4,416	7,620	20	12,056	19,933

Majority for / Majorité pour } **Richard Franklin Preston, 3,204.**

LEEDS. Population—1921, 34,909.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Henry Comstock	Hugh Alexander Stewart			
Athens	1	R	88	98	2	188	230
"	2	R	108	109	.....	217	267
Bastard and Burgess S.....A-K	1	R	17	114	.....	131	180
" " .....L-Z	1	R	46	106	.....	152	184
" "	2	R	81	75	3	159	212
" "	3	R	93	70	.....	163	215
" " .....A-H	4	R	84	68	.....	152	181
" " .....I-Z	4	R	50	63	.....	113	153
" " .....A-H	5	R	88	81	.....	169	213
" " .....I-Z	5	R	76	91	.....	167	188
Crosby North (Nord)	1	R	45	78	.....	123	188
" "	2	R	69	21	.....	91	160
" "	3	R	38	54	.....	92	154
Crosby South (Sud).....A-L	1	R	44	66	.....	110	164
" " .....M-Z	1	R	45	63	2	110	173
" " .....A-K	2	R	118	58	.....	176	225
" " .....L-Z	2	R	93	65	2	160	219
" "	3	R	40	62	.....	102	163
Elizabethtown.....A-K	1	R	67	64	.....	131	177
" .....L-Z	1	R	48	73	.....	121	169
"	2	R	78	75	.....	153	241
"	3	R	87	60	.....	147	181
"	4	R	80	80	1	161	196
"	5	R	83	83	.....	166	215
"	6	R	36	34	.....	70	118
"	7	R	34	77	.....	111	157
"	8	R	37	95	.....	132	200
" .....A-L	9	R	38	62	.....	100	148
" .....M-Z	9	R	31	67	.....	98	154
"	10	R	10	63	.....	73	90
"	11	R	59	72	.....	131	177
Elmsley South (Sud)	1	R	75	90	.....	165	245
" "	2	R	18	49	.....	67	157
Front of Escott	1	R	94	68	.....	162	228
"	2	R	70	74	.....	144	194
"	3	R	43	70	.....	113	156
Gananoque	1	R	76	126	.....	202	268
" .....A-J	2	R	68	109	.....	177	233
" .....K-Z	2	R	84	99	.....	183	230
" .....A-K	3	R	74	72	.....	146	226
" .....L-Z	3	R	72	60	1	133	212
" .....A-L	4	R	89	91	.....	180	264
" .....M-Z	4	R	87	101	.....	188	255
" .....A-K	5	R	52	93	.....	145	161
" .....L-Z	5	R	60	84	.....	144	159
" .....A-L	6	R	46	95	3	144	168
" .....M-Z	6	R	52	58	.....	110	161
Kitley	1	R	36	173	.....	209	258
"	2	R	85	81	1	167	202
"	3	R	83	115	.....	198	232
"	4	R	21	110	.....	131	171
"	5	R	25	60	.....	85	135
Leeds and Lansdowne, Front...	1	R	60	56	.....	116	226
" "	2	R	43	52	1	96	118
" " A-G	3	R	61	47	.....	108	165
" " H-Z	3	R	51	39	.....	90	145
" "	4	R	71	51	.....	122	163
" "	5	R	72	92	.....	164	214
" " A-L	6	R	44	119	2	165	225
" " M-Z	6	R	54	112	.....	166	218
" "	7	R	60	83	.....	143	220
Leeds and Lansdowne, Rear....	1	R	104	119	.....	223	303
" "	2	R	16	66	.....	82	187
" " A-M	3	R	24	68	.....	92	178
" " N-Z	3	R	32	72	.....	104	164

LEEDS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Henry Comstock	Hugh Alexander Stewart			
Leeds and Lansdowne, Rear-*Con.*	4	R	36	105	.....	141	214
" "	5	R	43	72	.....	115	154
Newboro.....	1	R	57	129	1	187	233
Yonge, front.....A-H	1	R	92	64	.....	156	210
" .....I-Z	1	R	99	56	.....	155	185
"	2	R	78	84	1	163	229
"	3	R	83	67	.....	150	212
Yonge and Escott, Rear.....	1	R	44	88	2	134	189
" "	2	R	54	86	4	144	199
" "	3	R	58	60	1	119	167
Westport.....A-K	1	R	79	78	.....	157	215
" .....L-Z	1	R	123	71	.....	194	247
Brockville, Centre Ward (Quartier).....	1	U	43	85	2	130	261
" "	2	U	95	90	.....	185	318
" " A-K	3	U	53	59	.....	112	181
" " L-Z	3	U	40	55	.....	95	179
" " A-K	4	U	55	76	2	133	183
" " L-Z	4	U	55	71	1	127	188
Brockville, North Ward (Quartier Nord).....	1	U	96	113	.....	209	324
" " A-K	2	U	59	69	.....	128	182
" " L-Z	2	U	40	63	.....	103	177
" " A-K	3	U	55	57	.....	112	153
" " L-Z	3	U	59	65	.....	124	176
" "	4	U	97	116	2	215	300
Brockville ,South Ward (Quartier Sud).....	1	U	75	107	.....	182	337
" "	2	U	88	92	.....	180	329
" " A-K	3	U	35	62	.....	97	172
" " L-Z	3	U	34	60	1	95	172
Brockville, East Ward (Quartier Est).....	1	U	47	128	.....	175	236
" "	2	U	43	123	.....	166	237
" "	3	U	53	121	.....	174	309
" " A-K	4	U	47	68	.....	115	180
" " L-Z	4	U	58	72	.....	130	180
" "	5	U	94	108	.....	202	301
" " A-K	6	U	55	65	.....	120	163
" " L-Z	6	U	56	58	1	115	162
Brockville, West Ward (Quartier Ouest).....	1	U	78	113	1	192	314
" "	2	U	45	97	.....	142	239
" "	3	U	66	142	.....	208	326
" "	4	U	58	110	.....	168	250
" "	5	U	83	124	.....	207	288
" "	6	U	67	105	1	173	262
" "	7	U	65	109	2	176	276
Brockville, Advance (Provisoire).....	.....	U	36	87	.....	123	.....
Totals—Totaux.....	109	.....	6,689	8,931	41	15,661	22,041

Majority for / Majorité pour } Hugh Alexander Stewart. 2,242,

LINCOLN. Population—1921, 48,625.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Dew Chaplin.	Hamilton Killally Woodruff.			
Niagara Town (Ville)—							
East Ward (Quartier Est)....	1	R	94	71	.....	165	251
Centre Ward (Quartier Centre)	2	R	120	88	3	211	283
West Ward (Quartier Ouest)..	3	R	125	88	.....	213	283
Niagara Township.....	4A	R	102	43	.....	145	213
"	4B	R	86	55	1	141	192
"	5A	R	100	53	2	155	192
"	5B	R	98	72	1	171	225
"	6	R	121	50	1	172	285
"	7	R	117	32	2	151	231
Grantham Township.....	8A	R	72	63	1	136	261
"	8B	R	90	56	.....	146	256
"	9	R	85	49	.....	134	192
"	10A	R	68	48	.....	116	207
"	10B	R	43	35	1	79	159
"	11A	R	76	43	.....	119	184
"	11B	R	54	33	.....	87	157
"	12	R	137	15	2	154	207
"	13A	R	73	38	3	114	199
"	13B	R	68	43	5	116	225
"	14A	R	142	33	2	177	256
"	14B	R	124	25	.....	149	202
Merritton, Town (Ville).....	15A	R	88	54	.....	142	194
" "	15B	R	84	46	.....	130	171
" "	16A	R	133	41	1	174	230
" "	16B	R	106	52	.....	158	219
" "	17A	R	201	32	1	234	313
" "	17B	R	139	34	.....	173	244
Port Dalhousie, Village.....	18A	R	123	58	.....	181	289
" "	18B	R	120	44	.....	164	269
" "	19A	R	100	73	.....	173	291
" "	19B	R	71	66	.....	137	231
St. Catharines, City (Cité)—							
St. Andrew's Ward (Quartier)	20A	U	92	51	.....	143	256
" " ..	20B	U	59	71	.....	130	203
" " ..	21A	U	110	53	.....	163	253
" " ..	21B	U	95	56	.....	151	243
" " ..	22A	U	99	49	.....	148	253
" " ..	22B	U	72	32	3	107	190
" " ..	23	U	89	47	.....	136	249
" " ..	24A	U	73	44	.....	117	189
" " ..	24B	U	67	28	2	97	188
" " ..	25A	U	110	50	1	160	267
" " ..	25B	U	101	51	.....	152	233
" " ..	26A	U	129	42	.....	171	254
" " ..	26B	U	118	63	.....	181	264
St. Georges Ward (Quartier).	27A	U	114	42	.....	156	257
" " ..	27B	U	71	29	.....	100	181
" " ..	28A	U	118	51	.....	169	276
" " ..	28B	U	88	56	.....	144	257
" " ..	29A	U	97	48	.....	145	288
" " ..	29B	U	89	56	.....	145	284
" " ..	30A	U	93	50	1	144	248
" " ..	30B	U	75	29	2	106	229
" " ..	31A	U	70	30	3	103	201
" " ..	31B	U	88	45	.....	133	234
" " ..	31C	U	85	30	.....	115	205
" " ..	32A	U	114	34	.....	148	277
" " ..	32B	U	79	29	2	110	208
" " ..	33A	U	93	27	.....	120	202
" " ..	33B	U	79	38	1	118	200
" " ..	34A	U	101	24	2	127	236
" " ..	34B	U	86	26	.....	112	216
St. Patricks Ward (Quartier).	35A	U	102	41	.....	143	230
" " ..	35B	U	111	31	.....	142	213

LINCOLN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Dew Chaplin.	Hamilton Killally Woodruff.			
St. Patricks Ward (Quartier)—*Con.*	36A	U	157	29	1	187	277
" " ..	36B	U	121	40	.....	161	230
" " ..	37A	U	133	57	.....	190	277
" " ..	37B	U	117	25	1	142	204
" " ..	38A	U	161	41	2	204	310
" " ..	38B	U	149	41	.....	190	301
" " ..	39A	U	127	38	.....	165	264
" " ..	39B	U	86	43	.....	129	209
" " ..	40A	U	125	33	1	159	233
" " ..	40B	U	98	36	2	134	225
" " ..	41A	U	108	34	.....	142	244
" " ..	41B	U	100	29	1	129	205
" " ..	42A	U	89	21	.....	110	215
" " ..	42B	U	102	15	.....	117	193
" " ..	43A	U	103	51	.....	154	249
" " ..	43B	U	75	22	.....	97	176
" " ..	44A	U	118	41	.....	159	238
" " ..	44B	U	122	37	.....	159	225
" " ..	45A	U	133	37	.....	170	300
" " ..	45B	U	85	32	.....	117	230
" " ..	46A	U	91	27	.....	118	209
" " ..	46B	U	81	19	.....	100	168
" " ..	47A	U	86	34	2	122	248
" " ..	47B	U	75	34	.....	109	214
" " ..	48A	U	93	29	.....	122	224
" " ..	48B	U	89	18	1	108	206
Louth Township.....	49A	R	30	26	.....	56	134
"	49B	R	24	36	.....	60	151
"	50A	R	73	31	.....	104	161
"	50B	R	67	33	.....	100	151
"	51A	R	88	31	1	120	244
"	51B	R	74	38	.....	112	218
"	52	R	72	40	1	113	228
"	53A	R	65	46	3	114	192
"	53B	R	52	40	1	93	157
Clinton Township.....	54A	R	115	42	2	159	246
"	54B	R	103	48	.....	151	253
"	55A	R	26	41	.....	67	150
"	55B	R	14	53	1	68	151
"	56	R	39	44	.....	83	191
"	57A	R	137	32	.....	169	292
"	57B	R	148	32	.....	180	295
Beamsville, Village.....	58A	R	91	57	.....	148	205
"	58B	R	83	52	.....	135	196
"	59A	R	65	48	.....	113	168
"	59B	R	71	35	.....	106	148
North Grimsby Township.....	60A	R	153	34	.....	187	295
" "	60B	R	108	18	.....	126	281
" "	61A	R	71	18	.....	89	167
" "	61B	R	92	15	3	110	172
" "	62	R	78	46	1	125	236
" "	63	R	32	46	1	79	182
Grimsby, Town (Ville).....	64A	R	72	28	.....	160	238
" "	64B	R	53	23	.....	76	177
" "	65A	R	100	31	.....	131	267
" "	65B	R	84	33	1	118	234
" "	66A	R	133	66	2	201	325
" "	66B	R	115	48	.....	163	299
South Grimsby, Township.....	67A	R	45	113	.....	158	255
" "	67B	R	66	98	.....	164	218
" "	68	R	28	53	1	82	221
" "	69	R	26	58	.....	84	212
Gainsborough Township.....	70	R	78	59	2	129	252
" "	71	R	21	92	.....	113	188
" "	72	R	25	47	.....	72	155

LINCOLN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Dew Chaplin.	Hamilton Killally Woodruff.			
Gainsborough Township—*Con.*	73	R	41	81	2	124	180
" "	74	R	25	48	.....	73	129
" "	75	R	17	47	.....	64	135
" "	76	R	25	66	.....	91	178
Caistor Township.....	77	R	33	45	1	79	139
"	78	R	21	63	.....	84	209
"	79	R	48	19	.....	67	167
"	80	R	58	42	.....	90	164
"	81	R	18	51	.....	69	87
Totals—Totaux.....	137	.....	12,054	5,942	77	18,073	30,362

Majority for / Majorité pour } James Dew Chaplin, 6,112.

LONDON. Population—1921, 53,838.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Colbert	Edgar Sydney Little	John Franklin White			
London, City (Cité), Advance (Provisoire)	.....	U	12	54	79	1	146	.....
London, City (Cité)	1	U	10	38	55	2	105	173
" "	2–3–4	U	9	52	85	2	148	280
" "	5–6	U	10	44	78	1	133	215
" "	7	U	12	63	59	1	135	229
" "	8	U	15	103	52	.....	170	275
" "	9	U	26	48	84	.....	158	305
" "	10	U	21	53	81	1	156	271
" "	11	U	21	31	83	.....	135	222
" "	12	U	20	57	64	3	144	214
" "	13	U	33	50	80	.....	163	275
" "	14	U	17	68	121	1	207	291
" "	15	U	8	68	84	.....	160	275
" "	16	U	2	83	97	1	183	233
" "	17A	U	1	50	79	.....	130	342
" "	17B	U	2	27	86	2	117	
" "	18	U	20	54	100	.....	174	269
" "	19	U	2	76	110	1	189	269
" "	20	U	21	57	105	.....	183	267
" "	21	U	7	99	86	2	194	269
" "	22	U	21	77	74	.....	172	268
" "	23	U	4	81	122	.....	207	292
" "	24	U	14	81	108	1	204	305
" "	25	U	23	32	107	.....	162	298
" "	26	U	19	35	109	2	165	292
" "	27	U	6	52	97	.....	155	271
" "	28	U	4	61	91	1	157	243
" "	29	U	10	82	109	1	202	294
" "	30	U	8	59	97	1	165	246
" "	31	U	13	64	107	.....	184	302
" "	32A	U	11	55	68	1	135	382
" "	32B	U	7	38	84	.....	129	
" "	33	U	16	65	116	.....	197	276
" "	34	U	2	74	123	.....	199	262
" "	35A	U	6	33	68	.....	107	348
" "	35B	U	6	38	60	2	106	
" "	36A	U	13	35	61	.....	109	338
" "	36B	U	4	43	67	.....	114	
" "	37	U	4	39	55	.....	98	171
" "	38	U	17	31	35	.....	83	179
" "	39	U	5	45	47	2	99	164
" "	40	U	3	58	51	.....	112	190
" "	41A	U	6	35	40	.....	81	360
" "	41B	U	4	39	50	1	94	
" "	42A	U	8	46	63	.....	117	417
" "	42B	U	6	47	70	.....	123	
" "	43	U	9	69	90	4	172	270
" "	44	U	11	88	112	2	213	323
" "	45	U	8	70	113	2	193	307
" "	46	U	8	71	82	.....	161	256
" "	47	U	9	103	114	3	229	321
" "	48	U	6	77	138	.....	221	305
" "	49A	U	3	74	50	.....	127	537
" "	49B	U	1	89	55	1	146	
" "	50A	U	6	52	57	.....	115	368
" "	50B	U	5	53	44	.....	102	
" "	51	U	19	29	48	.....	96	154
" "	52	U	20	57	96	.....	173	279
" "	53	U	27	66	111	.....	204	305
" "	54	U	29	58	84	.....	171	303
" "	55	U	34	58	95	4	191	286
" "	56	U	22	49	104	.....	175	258
" "	57	U	28	53	101	4	186	276
" "	58	U	46	44	98	.....	188	304

LONDON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Colbert	Edgar Sydney Little	John Franklin White			
London, City (Cité)—*Con.*...	59	U	40	37	118	2	197	322
" "	60	U	20	68	116	4	208	337
" "	61A	U	7	49	54	.....	110	346
" "	61B	U	6	51	46	1	104	
" "	62A	U	7	55	48	.....	110	353
" "	62B	U	12	29	61	2	104	
" "	63	U	11	87	93	.....	191	306
" "	64	U	23	41	82	2	148	254
" "	65A	U	23	50	50	2	125	374
" "	65B	U	11	35	46	.....	92	
" "	66	U	23	52	74	3	152	267
" "	67	U	43	39	66	2	150	246
" "	68	U	44	62	78	1	185	281
" "	72	U	27	67	89	.....	183	289
" "	73	U	26	45	85	.....	156	263
" "	74A	U	24	27	51	.....	102	330
" "	74B	U	22	38	37	.....	97	
" "	75	U	32	27	90	2	151	265
" "	76	U	58	35	98	.....	191	272
" "	77A	U	13	26	67	1	107	333
" "	77B	U	6	30	55	.....	91	
" "	78	U	36	71	104	.....	211	305
" "	79	U	38	27	88	1	154	274
" "	80	U	25	44	114	.....	183	302
" "	81	U	55	50	78	.....	183	284
" "	82	U	30	50	103	.....	183	258
" "	83	U	38	29	122	.....	189	276
" "	84	U	37	53	121	1	212	312
" "	85	U	19	66	83	3	171	290
" "	86	U	26	46	97	.....	169	262
" "	87	U	17	19	101	4	141	221
" "	88	U	27	60	85	.....	172	279
" "	89	U	37	49	101	1	188	275
" "	90	U	37	38	143	.....	218	295
" "	91	U	31	32	113	.....	176	290
" "	99	U	1	39	66	.....	106	170
" "	100A	U	0	45	62	.....	107	366
" "	100B	U	0	65	53	.....	118	
" "	101A	U	5	37	74	.....	116	441
" "	101B	U	1	39	38	.....	78	
" "	102A	U	6	40	67	.....	113	376
" "	102B	U	8	45	59	.....	112	
" "	103	U	20	72	70	.....	162	245
" "	104	U	47	51	85	2	185	300
" "	105A	U	14	49	68	.....	131	403
" "	105B	U	16	44	48	.....	108	
" "	106	U	24	58	83	.....	165	247
" "	107	U	32	57	100	1	190	301
" "	108	U	45	44	70	.....	159	231
" "	109A	U	1	49	68	.....	118	344
" "	109B	U	3	50	43	.....	96	
" "	110A	U	1	46	61	.....	108	364
" "	110B	U	4	38	65	.....	107	
" "	111	U	14	61	109	.....	184	298
" "	112	U	9	78	137	2	226	329
" "	113A	U	13	35	68	.....	116	339
" "	113B	U	9	30	68	.....	107	
" "	114	U	23	44	82	.....	149	225
" "	115	U	14	89	95	.....	198	304
" "	116	U	43	35	87	.....	165	284
" "	117	U	28	76	103	.....	207	303
" "	118	U	20	64	96	1	181	298
" "	119	U	42	49	110	1	202	320
" "	120A	U	3	68	73	1	145	363
" "	120B	U	7	43	46	1	97	

LONDON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Colbert	Edgar Sydney Little	John Franklin White			
London, City (Cité)—*Con*....	121	U	3	62	115	2	182	263
" "	122	U	18	69	104	.....	191	287
" "	123	U	26	51	101	.....	178	280
" "	124	U	21	43	118	.....	182	279
" "	125A	U	19	27	87	.....	133	410
" "	125B	U	22	27	72	.....	121	
" "	126A	U	5	43	61	.....	109	316
" "	126B	U	2	49	50	2	103	
" "	127	U	9	85	122	2	218	318
" "	128	U	9	81	113	.....	203	302
" "	129	U	22	50	115	.....	187	289
" "	130A	U	5	42	73	1	121	335
" "	130B	U	4	44	55	1	104	
" "	131A	U	6	42	76	2	126	334
" "	131B	U	9	30	72	1	112	
" "	132	U	11	60	112	.....	183	243
" "	133	U	5	46	119	.....	170	253
" "	134	U	17	78	106	.....	201	299
" "	135	U	8	44	39	1	92	139
Totals—Totaux.....	148	.....	2,405	7,777	12,260	103	22,545	35,067

Majority for / Majorité pour **John Franklin White** over (sur) **Edgar S. Little, 4,483.** / **John Colbert, 9,855.**

MIDDLESEX EAST (EST) Population—1921, 27,994.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Adam King Hodgins.	Archie Latimer Hodgins.	Cecil Clarkson Ross.			
London Township	1	R	60	11	52	2	125	184
"	1A	R	53	11	14	1	79	245
"	1B	R	48	5	21	.....	74	
"	2	R	42	45	128	.....	215	275
"	3	R	25	63	37	.....	125	164
"	4A	R	41	75	37	1	154	348
"	4B	R	32	72	39	.....	143	
"	5	R	89	34	70	.....	193	224
"	6	R	75	20	17	.....	112	203
"	7A	R	46	14	12	1	73	316
"	7B	R	60	14	13	.....	87	
"	8	R	60	19	27	.....	106	185
"	9	R	64	44	12	.....	120	182
"	10	R	102	46	21	3	172	239
"	11	R	61	67	15	.....	143	183
"	12	R	33	62	9	.....	104	157
"	13	R	67	62	30	4	163	244
"	14	R	48	111	39	.....	198	242
"	15	R	84	25	32	.....	141	306
"	16	R	23	11	34	.....	68	120
"	17A	R	81	13	51	.....	145	412
"	17B	R	78	10	58	.....	146	
"	18	R	61	11	28	.....	100	162
Westminster Township	1	R	65	35	85	.....	185	265
" "	2	R	44	98	58	.....	200	302
" "	3	R	33	27	49	.....	109	175
" "	4	R	26	41	49	.....	116	201
" "	5	R	28	22	45	.....	95	224
" "	6A	R	57	13	61	.....	131	415
" "	6B	R	83	13	57	.....	153	
" "	7A	R	55	22	34	.....	111	409
" "	7B	R	60	43	56	1	160	
" "	8	R	43	78	21	.....	142	254
" "	9	R	63	33	54	.....	150	245
" "	10A	R	89	13	52	3	157	464
"	10B	R	94	16	43	.....	153	
" "	11A	R	44	20	114	1	179	279
" "	11B	R	72	14	40	4	130	387
" "	11C	R	64	8	55	3	130	
" "	12	R	37	7	48	.....	92	132
Dorchester Township	1	R	13	33	28	.....	74	129
" "	2	R	28	28	28	1	85	109
" "	3	R	96	68	72	.....	236	310
" "	4	R	38	28	24	.....	90	177
" "	5	R	60	41	39	.....	140	248
" "	6	R	25	42	73	.....	140	201
" "	7	R	65	59	40	1	165	230
" "	8	R	82	39	19	.....	140	224
" "	9	R	51	44	45	.....	140	216
Nissouri Township	1	R	53	25	27	.....	105	202
"	2A	R	77	18	34	1	130	345
"	2B	R	54	20	40	.....	114	
"	3	R	78	45	25	.....	148	190
"	4	R	32	46	15	.....	93	141
"	5	R	14	36	16	.....	66	104
"	6	R	21	37	45	.....	103	167
"	7	R	31	31	42	.....	104	159
"	8	R	13	51	35	.....	99	178
Lucan, Village	1	R	153	15	29	.....	197	221
"	2	R	101	19	37	.....	157	206
Biddulph Township	1	R	85	35	31	.....	151	190
"	2	R	61	54	32	.....	147	180
"	3	R	47	33	15	1	96	112
"	4	R	43	24	88	.....	155	203

MIDDLESEX EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Réjected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Adam King Hodgins.	Archie Latimer Hodgins.	Cecil Clarkson Ross.			
Biddulph Township—*Con*.....	5A	R	86	34	18	.....	138	375
"	5B	R	82	45	38	.....	165	
London, City (Cité).....	69	U	82	10	28	.....	120	176
"	70	U	68	10	30	.....	108	209
"	71A	U	68	5	36	.....	109	363
"	71B	U	68	13	14	1	96	
"	92A	U	110	3	16	.....	129	377
"	92B	U	76	18	33	.....	127	
"	93	U	87	11	42	.....	140	263
"	94A	U	63	9	9	2	83	308
"	94B	U	64	5	25	.....	94	
"	95	U	90	13	30	.....	133	279
"	96	U	88	12	27	.....	127	243
"	97A	U	55	13	23	.....	91	339
"	97B	U	53	10	23	4	90	
"	98A	U	45	14	34	1	94	385
"	98B	U	53	15	27	2	97	
"	136A	U	124	13	17	.....	154	437
"	136B	U	109	12	23	.....	144	
"	137A	U	60	14	29	.....	103	472
"	137B	U	78	20	36	2	136	
London, Advance (Provisoire).....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	
Totals—Totaux.....	85	.....	5,220	2,518	3,155	40	10,933	16,811

Majority for / Majorité pour **Adam King Hodgins** over (sur) **Cecil Clarkson Ross, 2,065.** / **Archie Latimer Hodgins, 2,702.**

MIDDLESEX WEST (OUEST). Population (1921), 25,033.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	John Campbell Elliott.	Thomas Elliott.	Allan L. McDougall.			
Adelaide	1	R	49	19	66	2	136	169
"	2	R	7	15	43	.....	65	85
"	3	R	57	33	63	.....	153	193
"	4	R	63	13	112	.....	188	236
"	5	R	19	9	37	.....	65	91
"	6	R	24	21	16	.....	61	75
"	7	R	24	13	42	.....	79	93
Ailsa Craig	1A	R	61	44	16	.....	121	161
"	1B	R	95	33	27	.....	155	189
Caradoc	1A	R	68	57	13	.....	138	172
"	1B	R	74	44	9	.....	127	166
"	2	R	76	27	83	.....	186	238
"	3A	R	105	28	40	.....	173	234
"	3B	R	111	22	62	1	196	234
"	4	R	78	9	147	.....	234	280
"	5	R	43	14	95	.....	152	193
"	6	R	26	11	151	2	190	235
"	7	R	69	17	68	.....	154	236
Delaware	1	R	95	33	35	.....	163	213
"	2	R	98	82	43	1	224	270
"	3	R	36	18	68	.....	122	156
"	4	R	44	17	41	.....	102	160
Ekfrid	1	R	51	12	18	.....	81	118
"	2	R	67	21	27	.....	115	145
"	3	R	90	46	54	.....	190	249
"	4	R	83	7	37	.....	127	155
"	5	R	31	2	70	.....	103	168
"	6	R	96	59	77	.....	232	279
"	7	R	59	12	56	.....	127	147
Glencoe	1	R	102	107	15	.....	224	266
"	2	R	131	90	5	3	229	252
Lobo	1	R	99	53	32	.....	184	247
"	2A	R	57	37	39	1	131	180
"	2B	R	36	64	27	.....	127	163
"	3	R	116	46	62	2	226	288
"	4	R	98	20	125	.....	243	290
"	5	R	84	22	59	.....	165	233
Metcalfe	1	R	16	16	28	.....	60	77
"	2	R	21	11	43	.....	75	92
"	3	R	30	16	27	.....	73	90
"	4	R	38	21	34	.....	93	108
"	5	R	28	9	35	.....	72	94
"	6	R	11	6	51	.....	68	81
"	7	R	11	3	56	.....	70	82
"	8	R	20	15	27	.....	62	72
McGillivray	1	R	37	35	37	2	111	164
"	2	R	49	35	56	.....	140	202
"	3	R	36	64	56	.....	156	197
"	4	R	35	16	49	.....	100	153
"	5	R	51	29	83	.....	163	218
"	6	R	48	26	51	.....	125	167
"	7	R	27	47	52	.....	126	192
Mosa	1	R	20	22	22	.....	64	79
"	2	R	40	45	6	.....	91	137
"	3	R	26	15	45	.....	86	114
"	4	R	49	18	48	.....	115	149
"	5	R	78	60	36	.....	174	221
"	6	R	21	17	27	.....	65	80
"	7	R	46	17	38	.....	101	135
"	8	R	35	11	27	.....	73	114
Newbury	1	R	84	40	6	.....	130	179
Parkhill	1	R	108	64	8	.....	180	226
"	2	R	92	65	12	2	171	203
"	3	R	107	105	12	.....	224	297
Strathroy	1A	R	73	57	27	.....	157	195

MIDDLESEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Campbell Elliott.	Thomas Elliott.	Allan L. McDougall.			
Strathroy—*Con*.....	1B	R	82	43	13	.....	138	173
"	2	R	84	39	40	.....	163	190
"	3A	R	87	49	13	.....	149	169
"	3B	R	66	48	23	.....	137	177
"	4A	R	58	62	16	.....	136	154
"	4B	R	66	46	20	.....	132	156
"	5A	R	81	40	13	.....	134	157
"	5B	R	85	40	14	.....	139	175
"	6A	R	64	49	11	.....	124	155
"	6B	R	62	33	24	.....	119	158
East Williams (Est).....	1	R	78	27	61	.....	166	207
" "	2	R	43	15	88	.....	146	206
" "	3	R	70	32	97	.....	199	244
West Williams (Ouest).....	1	R	12	28	12	.....	52	86
" "	2	R	47	27	47	1	122	149
" "	3	R	68	63	31	.....	162	192
" "	4	R	59	62	35	1	157	214
Wardsvill.....	1	R	55	51	11	.....	117	139
Totals—Totaux.....	83	.....	4,926	2,816	3,548	18	11,310	14,478

Majority for / Majorité pour **John Campbell Elliott** over (sur) **Allan L. McDougall, 1,378.** / **Thomas Elliott, 2,110.**

MUSKOKA—ONTARIO Population—1921, 34,859

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Henry Halbert	Peter McGibbon			
Bala, Town (Ville)	1	R	26	126		152	223
Beaverton, Town (Ville)	2	R	51	96		147	183
" "	2A	R	52	115		167	185
" "	3	R	57	137		194	235
Bracebridge, Town (Ville)	4	R	9	120		129	167
" "	5	R	9	104		113	135
" "	6	R	46	148		194	241
" "	7	R	44	95	1	140	182
" "	8	R	31	148		179	242
" "	9	R	37	90		127	166
" "	10	R	23	118		141	181
" "	11	R	20	102		122	150
Brock Township	12	R	57	70	2	129	184
"	13	R	25	172		197	224
"	13A	R	58	161		219	262
"	14	R	54	131		185	231
"	15	R	105	81	1	187	255
"	16	R	71	29		100	132
"	17	R	37	89		126	161
"	18	R	26	54		80	122
"	19	R	42	20		62	116
"	20	R	58	50	1	109	158
Brunel Township	21	R	24	68		92	134
"	22	R	36	83		119	187
Cannington Village	23	R	93	174	1	268	320
"	24	R	67	158		225	274
Cardwell Township	25	R	44	31	1	76	108
"	26	R	4	10		14	31
Chaffey Township	27	R	44	77		121	206
" "	28	R	42	90		132	229
" "	29	R	17	35	1	53	107
Draper "	30	R	14	28		42	68
" "	31	R	12	25		37	81
" "	32	R	32	51		83	133
Freeman "	33	R	42	161		203	362
" "	34	R	4	2		6	31
Gravenhurst ,Town (Ville)	35	R	72	152	3	227	307
" "	36	R	42	160		202	256
" "	37	R	39	123		162	230
" "	38	R	19	125		144	174
" Calydor Sanatorium	38A	R	9	33		42	45
" "	39	R	3	57		60	75
Huntsville, Town (Ville)	40	R	67	113		180	282
" "	41	R	63	124		187	289
" "	42	R	54	120	1	175	293
" "	43	R	47	123		170	270
" "	44	R	39	111		150	234
" "	45	R	33	136		169	237
Macauley Township	46	R	41	110		151	215
" "	47	R	38	27		65	97
Mara Township	48	R	75	48		123	180
" "	49	R	123	36		159	260
" "	50	R	90	39	2	131	193
" "	51	R	56	18		74	124
" "	52	R	56	41		97	139
" "	53	R	121	46	1	168	211
" "	54	R	63	58		121	197
" "	54A	R	50	29		79	97
" "	54B	R	27	51		78	82
McLean "	55	R	40	121		161	245
Medora and Wood	56	R	15	49		64	136
" "	57	R	6	17		23	44
" "	58	R	39	19		58	108

MUSKOKA—ONTARIO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Henry Halbert	Peter McGibbon			
Medora and Wood—*Con*.....	59	R	10	31	.....	41	69
" "	60	R	7	18	.....	25	47
Wood "	61	R	10	28	.....	38	79
" "	62	R	11	37	.....	48	81
" "	63	R	6	33	.....	33	59
Monck "	64	R	45	33	.....	78	97
" "	65	R	33	9	.....	42	53
" "	66	R	35	94	2	131	180
" "	67	R	56	98	.....	154	206
" "	68	R	17	24	.....	41	64
Morrison "	69	R	20	103	.....	123	192
" "	70	R	24	93	.....	117	173
Muskoka "	71	R	21	44	.....	65	87
" "	72	R	5	50	.....	55	75
" Sanatorium.....	73	R	36	88	1	125	161
" Township.....	74	R	9	25	.....	34	56
" "	75	R	40	49	.....	89	107
Oakley "	76	R	29	15	.....	44	84
" "	77	R	13	43	.....	56	68
Port Carling, Village.....	78	R	27	74	.....	101	148
" "	79	R	15	58	1	74	107
Ridout Township.....	80	R	10	40	1	51	75
" "	80A	R	13	25	.....	38	53
Ryde "	81	R	16	68	1	85	96
" "	82	R	32	38	.....	70	87
Rama "	83	R	37	27	.....	64	94
" "	84	R	40	33	.....	73	113
" "	85	R	40	21	.....	61	78
" "	86	R	31	45	.....	76	94
" "	87	R	12	17	.....	29	53
" "	88	R	54	99	.....	153	184
Stephenson Township.....	89	R	32	33	1	66	115
" "	90	R	22	70	2	94	147
" "	91	R	36	75	1	112	178
" "	91A	R	47	46	.....	93	153
Stisted Township.....	92	R	27	35	.....	62	107
" "	93	R	26	26	.....	52	98
" "	93A	R	23	19	.....	42	70
Scott Township.....	94	R	132	57	1	190	210
" "	95	R	51	70	.....	121	149
" "	96	R	44	62	.....	106	119
" "	97	R	73	61	.....	134	166
" "	97A	R	73	18	.....	91	127
" "	97AA	R	80	59	.....	139	182
" "	98	R	91	69	.....	160	127
Thorah Township.....	99	R	44	30	.....	74	86
" "	100	R	50	38	.....	88	130
" "	101	R	55	62	.....	117	145
" "	102	R	24	46	.....	70	105
" "	103	R	5	19	.....	24	29
" "	104	R	69	94	1	164	210
Uxbridge Township.....	105	R	45	51	.....	96	152
" "	106	R	45	51	.....	96	140
" "	106A	R	64	53	.....	117	182
" "	107	R	83	91	.....	174	211
" "	108	R	21	22	.....	43	72
" "	109	R	61	46	.....	107	156
" "	110	R	120	114	5	239	285
" "	111	R	38	54	.....	92	133
" "	112	R	42	82	.....	124	160
" "	112A	R	60	78	.....	138	175
" "	113	R	86	151	1	238	309
" "	114	R	71	83	.....	154	183
" "	114A	R	74	85	.....	159	273

MUSKOKA-ONTARIO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Henry Halbert	Peter McGibbon			
Watt Township	115	R	47	83	1	131	196
" "	116	R	35	26	3	64	102
" "	117	R	9	32	.....	41	58
" "	118	R	20	13	.....	33	47
Windermere, Village	119	R	35	25	.....	60	71
Baxter Township	120	R	31	34	.....	65	148
" "	121	R	39	12	1	52	133
Franklin Township	122	R	30	58	.....	88	114
" "	123	R	6	50	.....	56	87
" "	124	R	17	63	.....	80	113
Gibson Township	125	R	3	18	.....	21	87
Sinclair Township	126	R	24	13	.....	37	59
MacTier (Advance—Provisoire)	127	R	10	12	.....	22	.....
Totals—Totaux	140	.....	5,608	9,184	38	14,830	20,945

Majority for / Majorité pour } **Peter McGibbon, 3,576.**

NIPISSING Population—1921, 49,965.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour						
			As determined on a recount — Tel que déterminé sur un décompte		As reported by the returning officer — Tel que rapporté par l'officier-rapporteur				
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
North Bay, City (Cité).....	1A	U	116	46	116	47	.....	163	243
" "	1B	U	116	66	116	66	.....	182	292
" "	2A	U	118	54	118	54	1	173	233
" "	2B	U	120	64	120	64	.....	184	254
" "	3A	U	85	63	85	63	.....	148	239
" "	3B	U	71	49	71	50	.....	121	206
" "	3C	U	100	60	100	60	2	162	253
" "	4A	U	138	54	139	54	.....	193	320
" "	4B	U	111	53	111	54	.....	165	275
" "	5A	U	93	63	93	63	.....	156	256
" "	5B	U	98	66	98	66	.....	164	243
" "	6A	U	86	72	87	72	.....	159	243
" "	6B	U	87	60	87	60	.....	147	239
" "	6C	U	75	59	75	59	.....	134	193
" "	7A	U	135	53	136	54	.....	190	296
" "	7B	U	151	46	154	46	1	201	293
" "	8A	U	106	48	106	48	.....	154	218
" "	8B	U	101	51	104	50	1	155	206
" "	8C	U	95	42	95	42	.....	137	193
" "	9A	U	92	54	93	54	2	149	223
" "	9B	U	86	49	85	49	1	135	208
" "	9C	U	98	51	98	51	.....	149	204
" "	10A	U	114	50	115	50	.....	165	239
" "	10B	U	120	62	120	62	.....	182	253
" "	10C	U	119	58	120	58	.....	178	237
" "	11A	U	97	60	97	60	.....	157	230
" "	11B	U	122	65	122	64	.....	186	273
" "	11C	U	112	43	112	43	.....	155	239
" "	12A	U	83	57	84	57	3	144	251
" "	12B	U	120	46	121	45	.....	166	251
" "	13A	U	117	48	117	48	2	167	239
" "	13B	U	125	47	124	47	1	172	240
Sudbury, Town (Ville).....	26	U	92	49	92	49	.....	141	277
McCormick Wd. (Quartier).	27	U	89	56	92	56	.....	148	270
" " ..	28	U	118	44	116	44	5	165	322
" " ..	29	U	96	54	96	54	.....	150	322
" " ..	30	U	60	69	61	69	.....	130	250
" " ..	31	U	96	63	96	63	.....	159	277
" " ..	31A	U	113	36	113	36	.....	149	283
Ryan Ward (Quartier).....	32	U	105	57	106	58	.....	164	291
" "	33	U	88	57	88	57	.....	145	306
" "	34	U	84	51	85	53	2	140	296
" "	35	U	77	63	77	63	.....	140	302
" "	36	U	90	54	90	54	1	145	293
" "	36A	U	92	52	93	52	.....	145	302
" "	37	U	85	35	86	35	1	122	259
Fournier Wd. (Quartier)....	38	U	16	127	16	126	1	143	259
" "	39	U	20	129	20	129	.....	149	297
" "	40	U	34	107	34	107	.....	141	279
" "	41	U	26	111	26	111	.....	137	258
" "	41A	U	33	75	33	75	3	111	246
" "	42	U	22	128	22	128	.....	150	270
" "	43	U	26	71	26	71	1	98	244
Widdifield Township....S-D-1	44	R	116	21	116	21	.....	137	196
" " S-D-2	45	R	26	74	26	74	2	102	156
" " S-D-3	46	R	85	13	85	13	.....	98	154
" " S-D-4	47	R	34	19	34	19	.....	53	81
" " S-D-5	48	R	39	14	39	14	.....	53	77

NIPISSING—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour						
			As determined on a recount — Tel que déterminé sur un décompte		As reported by the returning officer — Tel que rapporté par l'officier-rapporteur				
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
West Ferris Township...S-D-1	49	R	31	16	31	16	.....	47	73
" " S-D-2	50	R	86	32	87	33	1	121	141
East " S-D-1	51	R	46	162	46	162	1	209	294
" " S-D-2	52	R	31	64	31	64	.....	95	130
" " S-D-3	53	R	22	50	22	49	.....	71	80
Bonfield Township.....S-D-1	54	R	27	123	27	123	3	153	245
" " .....S-D-2.	55	R	73	27	75	27	1	103	163
" " .....S-D-3.	56	R	35	34	35	34	.....	69	120
Bonfield, Town (Ville).....	57	R	34	122	33	123	1	157	199
Calvin Township.....	58	R	121	39	121	39	.....	160	250
Lauder "	59	R	3	3	3	4	.....	7	17
MATTAWA, TOWN (VILLE)—									
Rankin Ward (Quartier)....	60	R	30	127	30	127	3	160	288
Timmins Ward (Quartier)..	61	R	24	105	24	105	.....	129	197
" "	62	R	33	75	33	75	.....	108	181
Taggart Ward "	63	R	60	113	60	114	.....	174	251
Mattawa Township.....	64	R	23	33	23	33	.....	56	106
Papineau "	65	R	44	39	44	39	.....	83	173
" "	65A	R	45	30	45	30	.....	75	147
Boulter "	66	R	2	6	2	6	.....	8	22
" "	67	R	7	5	7	5	.....	12	14
Phelps "	68	R	34	8	34	8	1	43	94
Chisholm " S-D-1	69	R	74	51	74	51	.....	125	250
" " S-D-2	70	R	16	73	16	72	.....	88	160
" " S-D-3	71	R	17	68	17	68	.....	85	136
STURGEON FALLS—									
Michaud Wd. (Quartier)....	72	R	28	176	28	176	.....	204	287
" "	72A	R	22	182	22	182	.....	204	300
" "	73	R	13	93	13	93	2	108	170
Holditch "	74	R	83	75	85	75	.....	160	287
" "	74A	R	94	99	94	99	3	196	282
" "	75	R	58	72	58	72	.....	130	198
" "	76	R	78	92	78	92	.....	170	232
Coburn "	77	R	83	120	83	120	.....	203	288
" "	78	R	57	118	57	118	2	177	244
Cache Bay, Town (Ville).....	79	R	75	174	75	174	1	250	322
" "	80	R	76	150	76	150	3	229	276
Springer Township.....	81	R	21	143	21	143	.....	164	198
" "	82	R	41	125	41	125	.....	166	214
Pedlay and Beaucage Tp.....	83	R	38	86	38	86	.....	124	217
Caldwell Township.....	84	R	12	143	12	145	.....	157	227
" "	84A	R	11	102	11	102	.....	113	213
" "	85	R	27	131	27	132	.....	159	224
Kirkpatrick Township.....	86	R	12	18	12	18	.....	30	56
" "	87	R	17	32	17	32	.....	49	106
" and Pt. of Hugel....	88	R	8	18	8	18	.....	26	36
Ratter Township.....	89	R	76	56	76	56	.....	132	182
" " and Dunnett.....	90	R	75	60	75	60	1	136	162
" " and part Hugel.....	91	R	24	0	25	0	.....	25	36
" " "	92	R	27	14	27	14	.....	41	130
Hagar S. Township.....	93	R	93	34	93	34	.....	127	204
Hawley, Aurey and part of Appleby.....	94	R	26	1	27	0	.....	27	39
Dryden Township.....	95	R	54	22	54	22	.....	76	106
Part Neelon, Coniston Tp.....	96	R	58	98	58	96	3	157	300
" "	97	R	40	104	40	104	2	146	295

NIPISSING—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour						
			As determined on a recount — Tel que déterminé sur un décompte		As reported by the returning officer — Tel que rapporté par l'officier-rapporteur				
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	John Ferguson	Edmond Anthony Lapierre	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Part Neelon, Coniston Tp–*Con.*	97A	R	63	92	63	92	.....	155	324
" "	98	R	4	32	4	31	.....	35	51
McKim Township.....	99	R	71	38	71	38	.....	109	223
Copper Cliff.....	100	R	85	44	85	44	3	132	151
"	100A	R	87	50	87	50	.....	137	152
"	101	R	119	59	119	59	4	182	211
"	101A	R	100	49	99	48	6	153	170
"	102	R	79	54	79	54	3	136	145
Parts Kirkpatrick, McPherson, Caldwell Townships....	103	R	23	76	23	76	.....	99	135
Parts McPherson and Loudon Townships.....	104	R	39	68	39	68	.....	107	143
Parts Haddo, Falconer and Cherriman Townships.....	105	R	22	8	22	8	.....	30	46
Scollord Township.....	106	R	19	22	19	22	.....	41	50
Martland Township.....	107	R	61	147	61	147	1	209	270
Part Cosby Township.....	108	R	43	79	43	79	.....	122	134
Part Cosby and Mason Tps...	109	R	23	73	23	73	.....	96	124
Parts Casimir, Jennings, Appleby Townships.....	110	R	50	97	50	97	.....	147	190
" " " ..	111	R	23	34	23	34	1	58	98
Dunnett Township.....	112	R	35	50	35	51	.....	86	102
Badgerow "	113	R	3	22	3	22	.....	25	76
Broder and Dill Townships...	114	W	43	27	43	27	.....	70	105
" " "	115	R	61	8	61	8	.....	69	94
Dill Township.....	116	R	6	7	6	7	.....	13	24
Dill and Cleland Townships ..	117	R	9	3	9	3	.....	12	41
Burwash Township.....	118	R	11	14	12	14	.....	26	54
Laura, Cox and Allen Tps.....	119	R	71	4	71	4	.....	75	100
Delamere and Pt. Bigwood Township.....	120	R	55	47	55	47	.....	102	116
" " " ..	121	R	54	14	54	14	1	69	110
Field Sub 1—Pt. of Badgerow Townships.....	122A	R	10	100	10	100	.....	110	134
" " " ..	122	R	29	148	29	148	.....	177	222
Field Sub 2—Grant-Pedlay Townships.....	123	R	16	69	16	69	.....	85	164
Parts of Gibbons and Badgerow Townships.....	124	R	21	52	21	52	.....	73	139
North Part of Hugel, Crerar, Gibbons Townships.....	125	R	64	83	64	83	.....	147	195
Pentland Township.....	126	R	12	8	12	8	.....	20	29
Boyd "	127	R	10	5	10	5	.....	15	25
McCrany "	128	R	9	0	9	0	.....	9	12
Hunter "	129	R	7	2	7	2	.....	9	29
Part of Peck Township.....	130	R	14	1	14	1	.....	15	55
Canisbay Township.....	131	R	7	9	7	9	.....	16	30
Part of Chisholm, Foss Mill..	132	R	33	21	33	21	.....	54	80
North Bay, Advance (Provisoire).....	1	U	134	67	134	67	.....	201	.....
Sudbury, Advance (Provisoire)	2	U	15	14	16	14	.....	30	.....
Totals—Totaux.....	152	.....	9,031	9,128	9,079	9,132	72	18,231	28,354

Majority for / Majorite pour } **Edmond Anthony Lapierre, 97.**

NORFOLK—ELGIN. Population—1921, 35,937.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George David Sewell.	John Lawrence Stansell.			
Woodhouse	1	R	103	114	.....	217	348
"	2A	R	90	88	.....	178	242
"	2B	R	65	77	.....	142	243
"	3	R	95	95	2	192	327
"	4	R	129	101	.....	230	345
Townsend	1	R	69	45	1	115	288
"	2	R	176	25	.....	201	293
"	3	R	87	30	.....	117	217
"	4	R	78	47	.....	125	249
"	5	R	124	28	2	154	199
"	6	R	139	47	1	187	261
"	7	R	155	55	1	211	325
"	8	R	104	43	2	149	240
"	9	R	92	27	.....	119	180
Waterford, Village	1B	R	36	74	.....	110	158
"	1A	R	42	68	2	112	159
"	2A	R	87	89	.....	176	229
"	2B	R	68	92	.....	160	230
Windham	1	R	90	41	.....	131	244
"	2	R	79	71	.....	150	246
"	3	R	71	121	.....	192	280
"	4	R	139	72	2	213	320
"	5	R	95	80	.....	175	256
"	6	R	97	74	1	172	274
"	7	R	103	100	.....	203	287
Delhi, Village	1A	R	59	194	.....	253	269
"	1B	R	70	120	.....	190	270
Middleton	1	R	58	62	1	121	217
"	2	R	69	91	2	162	252
"	3	R	46	183	3	232	310
"	4	R	73	52	1	126	206
"	5	R	63	51	1	115	147
Port Rowan	1A	R	74	135	.....	209	277
"	1B	R	36	92	.....	128	185
Walsingham South (Sud)	1	R	85	31	.....	116	189
" "	2	R	70	59	.....	129	193
" "	3	R	44	97	1	142	223
" "	4	R	41	47	.....	88	139
" "	5	R	52	79	2	133	185
Houghton	1	R	44	43	.....	87	180
"	2	R	27	71	.....	98	176
"	3	R	43	120	.....	163	194
"	4	R	58	71	.....	129	208
Walsingham North (Nord)	1	R	33	43	1	77	147
" "	2	R	62	69	1	132	182
" "	3	R	35	102	.....	137	185
" "	4	R	30	76	.....	106	178
" "	5	R	63	74	.....	137	212
Charlotteville	1	R	91	144	2	237	347
"	2	R	43	68	1	112	196
"	3	R	66	62	.....	128	188
"	4	R	17	32	1	50	128
"	5	R	49	52	.....	101	191
"	6	R	67	74	2	143	225
"	7	R	67	66	2	135	223
"	8	R	41	103	2	146	176
Bayham, Advance (Provisoire)	.....	.....	1	3	.....	4	
Port Burwell, Village	1A	R	74	136	.....	210	307
" "	1B	R	67	129	.....	196	307
Bayham	2	R	45	52	.....	97	157
"	3	R	46	83	.....	129	149
"	4	R	102	122	.....	224	253
"	5	R	56	167	.....	223	290
"	6	R	60	63	.....	123	260

NORFOLK—ELGIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George David Sewell.	John Lawrence Stansell.			
Rayham—*Con*	7	R	29	73	1	103	137
"	8	R	59	53	.....	112	149
Vienna, Village	1	R	36	68	.....	104	176
Malahide	1A	R	80	66	.....	146	231
"	1B	R	77	69	1	147	214
"	2	R	126	71	1	198	309
"	3	R	121	84	1	206	320
"	4	R	67	85	1	153	234
"	5A	R	53	78	.....	131	196
"	5B	R	47	57	.....	104	227
"	6	R	88	119	1	208	317
Springfield	1	R	78	90	.....	168	238
Port Dover, Village	1A	R	85	66	.....	151	240
"	1B	R	83	57	2	142	241
"	2A	R	114	87	.....	201	336
"	2B	R	114	91	.....	205	336
Aylmer	1A	R	97	88	1	186	315
"	1B	R	101	114	.....	215	315
"	2A	R	93	122	.....	215	278
"	2B	R	73	110	.....	183	279
"	3A	R	66	81	.....	147	206
"	3B	R	82	66	.....	148	206
Simcoe	1A	R	67	100	2	169	190
"	1B	R	78	62	.....	140	191
"	2B	R	84	108	.....	192	226
"	2A	R	50	80	.....	130	227
"	3A	R	45	70	.....	115	168
"	3B	R	40	105	.....	145	171
"	4A	R	94	149	.....	243	319
"	4B	R	71	127	2	200	320
"	5	R	69	173	1	243	325
"	6A	R	74	101	1	176	222
"	6B	R	71	84	.....	155	223
"	7A	R	75	100	1	176	187
"	7B	R	56	69	.....	125	187
Totals—Totaux	99	.....	7,183	8,145	53	15,381	23,017

Majority for / Majorité pour } **John Lawrence Stansell, 962,**

NORTHUMBERLAND. Population—1921, 30,512.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Milton Edgar Maybee	Frederick John Slade			
Alnwick Township	1	R	91	123	.....	214	274
"	2	R	48	42	.....	90	111
"	3	R	37	28	1	66	77
Brighton Township	1	R	82	53	.....	135	211
"	2	R	68	65	1	134	165
"	2A	R	59	63	2	124	145
"	3	R	67	40	.....	107	135
"	3A	R	91	60	.....	151	200
"	4	R	102	81	.....	183	238
"	5	R	119	95	2	216	274
Brighton Village	1	R	143	37	.....	180	234
"	1A	R	89	42	.....	131	155
"	2	R	173	61	1	235	301
"	3	R	139	85	2	226	265
Campbellford	1	R	79	88	.....	167	216
"	1A	R	90	62	.....	152	219
"	1B	R	79	50	.....	129	172
"	2	R	104	79	.....	183	216
"	2A	R	82	64	.....	146	194
"	3	R	132	88	4	224	270
"	3A	R	137	75	1	213	274
"	4	R	121	58	.....	179	212
"	4A	R	144	50	1	195	231
Cobourg	1	U	97	84	.....	181	266
"	1A	U	90	98	.....	188	265
"	2	U	88	47	.....	135	140
"	2A	U	107	71	.....	178	235
"	2B	U	77	44	1	122	166
"	3	U	85	36	.....	121	174
"	3A	U	71	43	.....	114	173
"	4	U	77	53	.....	130	201
"	4A	U	92	62	.....	154	209
"	4B	U	83	37	1	121	178
"	5	U	73	100	.....	173	243
"	5A	U	97	65	.....	162	232
"	5B	U	69	45	.....	114	177
"	6	U	90	72	.....	162	224
"	6A	U	108	61	.....	169	229
"	6B	U	77	60	.....	137	180
Colborne	1	R	116	74	1	191	220
"	1A	R	90	90	.....	180	229
"	2	R	62	64	.....	126	176
Cramahe Township	1	R	84	77	2	163	214
" "	2	R	104	82	.....	186	265
" "	3	R	116	98	1	215	278
" "	4	R	122	98	1	221	261
" "	5	R	56	101	.....	157	184
" "	5A	R	71	75	.....	146	183
Haldimand Township	1	R	84	47	1	132	177
" "	2	R	57	54	.....	111	136
" "	3	R	40	102	.....	142	170
" "	3A	R	41	80	1	122	159
" "	4	R	39	69	.....	108	155
" "	5	R	39	128	.....	167	270
" "	6	R	36	115	.....	151	179
" "	7	R	43	69	1	113	158
" "	8	R	34	87	.....	121	150
" "	9	R	27	94	.....	121	141
" "	10	R	37	60	1	98	117
Hamilton Township	1	R	66	62	.....	128	175
" "	2	R	56	74	.....	130	183
" "	3	R	81	60	.....	141	185
" "	4	R	63	101	.....	164	239
" "	5	R	39	37	.....	76	99
" "	6	R	123	95	.....	218	261

NORTHUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Milton Edgar Maybee	Frederick John Slade			
Hamilton Township—*Con*.....	7	R	25	39	2	66	87
" "	8	R	57	77	2	136	160
" "	9	R	85	75	.....	160	192
" "	10	R	86	106	.....	192	275
Hastings, Village.....	1	R	64	95	.....	159	187
"	1A	R	77	70	.....	147	176
"	2	R	69	55	.....	124	140
Murray Township.....	1	R	52	45	2	99	319
"	1A	R	64	45	.....	109	
"	2	R	131	44	.....	175	249
"	2A	R	84	39	.....	123	183
"	3	R	79	48	.....	127	445
"	3A	R	137	65	.....	202	
"	4	R	85	83	.....	168	231
"	4A	R	64	60	.....	124	159
Percy Township.....	1	R	60	68	1	129	153
"	1A	R	59	84	.....	143	179
"	2	R	130	98	1	229	256
"	2A	R	99	50	.....	149	182
"	3	R	125	72	.....	197	260
"	4	R	30	81	.....	111	143
"	5	R	69	94	.....	163	237
"	6	R	24	55	.....	79	96
Seymour Township.....	1	R	104	113	.....	217	288
"	2	R	88	76	2	165	219
"	3	R	121	100	1	222	267
"	4	R	83	98	.....	181	258
"	5	R	63	52	.....	115	215
"	6	R	66	31	.....	97	127
"	7	R	63	39	.....	102	118
"	8	R	89	48	.....	137	170
Totals—Totaux.....	96	.....	7,815	6,665	37	14,517	19,016

Majority for / Majorité pour } **Milton Edgar Maybee, 1,150.**

ONTARIO Population—1921, 31,074.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lawson Omar Clifford	Thomas Erlin Kaiser			
Oshawa, City (Cité)	1	U	94	100	.....	194	302
" "	1A	U	44	88	1	133	225
" "	2	U	56	101	.....	157	240
" "	2A	U	55	96	2	153	237
" "	2B	U	56	87	.....	143	187
" "	3A	U	62	112	.....	174	251
" "	3B	U	61	112	.....	173	251
" "	3C	U	65	90	.....	155	216
" "	4	U	91	113	.....	204	274
" "	4A	U	78	118	1	197	274
" "	4B	U	71	78	1	150	220
" "	5	U	71	97	.....	168	265
" "	5A	U	55	109	2	166	257
" "	5B	U	63	94	.....	157	232
" "	5C	U	58	93	1	152	215
" "	6	U	55	131	.....	186	308
" "	6A	U	84	122	.....	206	311
" "	6B	U	60	118	.....	178	279
" "	7	U	85	91	.....	176	262
" "	7A	U	53	56	3	112	197
" "	7B	U	44	72	.....	116	204
" "	8	U	65	92	.....	157	245
" "	8A	U	43	73	.....	116	189
" "	8B	U	50	74	.....	124	190
" "	9	U	95	90	.....	185	271
" "	9A	U	80	117	2	199	298
" "	9B	U	70	102	.....	172	240
" "	10	U	82	85	.....	167	262
" "	10A	U	89	104	.....	193	288
" "	10B	U	60	73	.....	133	216
" "	11	U	99	136	.....	235	312
" "	11A	U	102	119	.....	221	292
" "	11B	U	87	121	.....	208	309
" "	11C	U	84	98	1	183	262
" "	12	U	73	113	.....	186	251
" "	12A	U	78	82	1	161	235
" "	12B	U	49	101	.....	150	236
" "	13	U	64	77	.....	141	214
" "	13A	U	67	102	.....	169	250
" "	13B	U	58	87	.....	145	204
Pickering Township	1	R	81	37	1	119	206
" "	2	R	137	88	2	227	331
" "	2A	R	67	35	2	104	165
" "	3	R	93	47	1	141	238
" "	4	R	21	24	1	46	108
" "	5	R	52	82	.....	134	238
" "	6	R	48	55	.....	103	173
" "	7	R	63	57	.....	120	268
" "	7A	R	44	65	.....	109	123
" "	8	R	83	115	2	200	287
" "	9	R	39	94	.....	133	212
" "	10	R	59	41	.....	100	243
" "	10A	R	96	87	1	184	148
" "	11	R	82	32	.....	114	195
Port Perry, Village	1	R	96	108	.....	204	230
" "	2	R	48	69	.....	117	176
" "	2A	R	62	75	.....	137	142
" "	3	R	90	125	1	216	251
Reach Township	1	R	69	79	.....	148	226
" "	2	R	70	63	.....	133	201
" "	3	R	38	51	.....	89	118
" "	4	R	140	34	2	176	238
" "	5	R	55	29	.....	84	169
" "	6	R	65	92	.....	157	208
" "	7	R	20	52	.....	72	95

ONTARIO-*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lawson Omar Clifford	Thomas Erlin Kaiser			
Reach Township—*Con*.....	8	R	75	90	.....	165	218
" "	9	R	46	29	2	77	112
Scugog "	1	R	98	101	1	200	245
Whitby Twp. East (Est).....	1	R	107	59	1	167	190
" "	1A	R	108	41	.....	149	165
" "	2	R	107	147	.....	254	346
" "	2A	R	82	147	.....	229	314
" "	3	R	108	60	.....	168	242
" "	3A	R	93	46	1	140	184
" "	4	R	131	91	3	225	275
" "	5	R	64	78	.....	142	178
Whitby Township.....	1	R	62	40	.....	102	135
" "	1A	R	66	38	1	105	137
" "	2	R	98	105	.....	203	289
" "	3	R	59	94	.....	153	205
" "	3A	R	54	87	1	142	171
" "	4	R	149	101	1	251	311
" Town (Ville).....	1	R	79	119	2	200	300
" "	1A	R	107	113	3	223	288
" "	2	R	37	80	1	118	196
" "	2A	R	66	68	.....	134	188
" "	3	R	52	49	1	102	188
" "	3A	R	48	61	.....	109	182
" "	4	R	73	89	.....	162	226
" "	4A	R	65	81	.....	146	214
" "	5	R	28	142	.....	170	246
" "	5A	R	59	119	.....	178	236
Totals—Totaux.....	92	.....	6,595	7,835	46	14,476	20,941

Majority for / Majorité pour } **Thomas Erlin Kaiser, 1,240.**

OTTAWA. Population—1921, 93,740.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
OTTAWA, CITY (CITÉ)									
Victoria Ward (Quartier).....	1	U	7	7	7	7	.....	28	194
" "	2A	U	7	2	7	2	.....	18	185
" "	2B	U	9	8	9	8	.....	34	179
" "	3	U	19	7	18	7	.....	51	254
" "	4	U	7	5	7	3	.....	22	260
" "	5	U	3	4	3	3	.....	13	193
" "	6	U	35	22	36	22	.....	115	258
" "	7	U	46	63	48	60	.....	217	195
" "	8	U	35	25	39	27	.....	126	189
" "	9	U	34	51	32	52	.....	169	217
" "	10	U	81	84	80	84	.....	329	284
" "	11	U	66	73	65	64	.....	268	192
" "	12	U	66	112	65	101	2	346	249
" "	13	U	62	76	69	79	.....	286	240
Dalhousie Ward (Quartier)....	26A	U	52	55	54	55	.....	216	187
" "	26B	U	37	45	42	46	1	171	186
" "	27A	U	56	50	62	52	.....	220	176
" "	27B	U	53	48	55	49	.....	205	160
" "	28A	U	47	85	54	84	2	272	243
" "	28B	U	47	72	51	66	1	237	220
" "	29	U	105	57	113	57	.....	332	269
" "	30	U	83	64	83	65	.....	295	259
" "	31A	U	62	41	65	40	.....	208	172
" "	31B	U	59	57	62	54	.....	232	181
" "	32	U	114	50	120	50	.....	334	245
" "	33	U	70	52	73	51	1	247	198
" "	34A	U	83	37	83	37	.....	240	218
" "	34B	U	53	44	59	41	1	198	193
" "	35A	U	60	26	61	24	.....	171	158
" "	35B	U	54	26	57	26	.....	163	175
" "	36A	U	62	44	65	45	.....	216	183
" "	36B	U	61	50	63	43	.....	217	176
" "	37A	U	46	53	47	52	.....	198	166
" "	37B	U	59	67	58	65	.....	249	184
" "	38	U	105	54	107	55	.....	321	250
" "	39	U	66	102	66	101	.....	335	266
" "	40A	U	57	58	59	60	.....	234	174
" "	40B	U	56	46	57	50	.....	209	172
" "	41A	U	50	68	46	67	.....	231	174
" "	41B	U	30	80	30	80	4	224	167
" "	42	U	38	122	41	126	.....	327	259
" "	43A	U	39	64	38	66	.....	207	171
" "	43B	U	38	72	34	69	.....	213	165
" "	44A	U	42	52	43	56	.....	193	171
" "	44B	U	41	46	48	47	1	183	176
" "	45	U	95	79	102	77	3	356	283
" "	46	U	52	101	53	96	.....	302	277
" "	47A	U	74	38	76	37	.....	225	169
" "	47B	U	68	37	70	40	.....	215	165
" "	48A	U	71	36	70	35	.....	212	180
" "	48B	U	52	41	53	40	.....	186	176
" "	49A	U	51	64	54	65	.....	234	201
" "	49B	U	51	48	54	45	2	200	156
" "	50	U	37	114	39	111	.....	301	286
" "	51	U	56	135	52	135	.....	378	294
" "	52	U	63	100	66	96	.....	325	287
" "	53	U	121	57	124	55	.....	357	299
" "	54	U	106	61	113	56	.....	336	278
" "	55	U	58	78	59	78	.....	273	200
" "	56A	U	24	63	23	61	.....	171	162
" "	56B	U	27	60	28	59	2	176	141
Wellington Ward (Quartier)...	73	U	31	29	32	27	.....	119	247

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
Wellington Ward (Quart.)-*Con.*	74	U	116	44	126	46	.....	332	289
" "	75	U	58	27	58	27	1	171	254
" "	76A	U	32	28	34	25	.....	119	167
" "	76B	U	29	13	36	12	.....	90	185
" "	77	U	70	50	69	44	2	235	266
" "	78A	U	64	34	62	35	.....	195	222
" "	78B	U	61	28	64	29	1	183	223
" "	79A	U	64	29	67	31	.....	191	182
" "	79B	U	55	42	55	44	.....	196	181
" "	80A	U	58	35	57	36	.....	186	181
" "	80B	U	69	34	72	30	.....	205	171
" "	81A	U	67	41	67	37	.....	212	182
" "	81B	U	45	51	49	47	.....	192	175
" "	82A	U	40	36	39	37	.....	152	165
" "	82B	U	50	40	50	37	.....	177	160
" "	83A	U	56	50	50	46	.....	202	188
" "	83B	U	46	54	52	55	.....	207	169
" "	84A	U	51	51	51	48	2	203	194
" "	84B	U	53	36	54	34	.....	177	180
" "	85A	U	70	33	69	33	.....	205	178
" "	85B	U	48	42	49	44	.....	183	159
" "	86A	U	69	45	69	44	.....	227	198
" "	86B	U	56	54	65	54	.....	229	199
" "	87	U	102	93	108	87	.....	390	293
" "	88A	U	58	39	62	36	.....	195	175
" "	88B	U	52	45	53	51	4	205	169
" "	89	U	78	76	81	67	.....	302	281
" "	90A	U	79	44	76	47	.....	246	232
" "	90B	U	48	57	46	55	.....	206	214
" "	91A	U	72	51	74	47	1	245	190
" "	91B	U	64	49	66	45	.....	224	177
" "	92	U	87	71	89	70	.....	317	262
" "	93A	U	65	41	70	38	2	216	169
" "	93B	U	70	36	72	38	.....	216	166
" "	94	U	143	70	137	65	.....	415	277
" "	95	U	123	72	137	75	.....	407	294
" "	96	U	95	62	99	66	.....	322	278
" "	97	U	99	70	94	68	2	333	274
" "	98	U	125	35	131	38	1	330	279
" "	99	U	131	78	135	80	.....	424	298
" "	100A	U	54	34	54	33	.....	175	156
" "	100B	U	64	34	64	31	.....	193	156
" "	101	U	105	54	108	57	4	328	281
" "	102A	U	75	34	76	34	.....	219	160
" "	102B	U	78	32	74	29	1	214	176
" "	103A	U	93	36	92	38	2	261	197
" "	103B	U	67	42	66	37	.....	212	165
" "	104A	U	99	32	95	34	.....	260	194
" "	104B	U	75	29	75	27	.....	206	168
" "	105	U	88	51	90	54	.....	283	259
" "	106	U	122	52	124	50	.....	348	286
" "	107	U	120	43	121	41	.....	325	294
" "	108	U	120	52	118	46	.....	336	284
Centra l Ward (Quartier).....	109	U	24	9	23	9	.....	65	219
" "	110	U	32	12	32	10	.....	86	222
" "	111	U	14	15	14	16	1	60	185
" "	112	U	37	49	36	50	.....	172	273
" "	113	U	21	16	22	14	.....	73	237
" "	114A	U	30	29	29	28	.....	116	170
" "	114B	U	49	27	49	26	.....	151	177
" "	115	U	62	53	62	52	1	230	280
" "	116	U	54	47	56	45	1	203	260
" "	117A	U	54	34	52	32	.....	172	193
" "	117B	U	58	47	60	49	2	216	193

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
Central Ward (Quartier)—*Con.*	118A	U	69	38	70	33	.....	210	192
" "	118B	U	44	21	43	22	.....	130	169
" "	119	U	80	55	82	49	.....	266	250
" "	120	U	83	62	82	57	2	286	238
" "	121A	U	84	35	85	34	2	240	197
" "	121B	U	72	35	71	35	3	216	184
" "	122	U	115	62	114	67	1	359	293
" "	123A	U	79	32	82	33	.....	226	217
" "	123B	U	86	27	86	28	1	228	221
" "	124	U	79	28	82	27	2	218	199
" "	125	U	103	40	107	41	.....	291	280
" "	126	U	130	62	138	64	.....	394	307
" "	127A	U	63	31	68	36	1	199	159
" "	127B	U	74	22	76	24	.....	196	155
" "	128	U	108	58	105	54	.....	325	281
" "	129	U	86	64	90	59	.....	299	225
" "	130A	U	66	26	73	28	.....	193	171
" "	130B	U	58	40	60	36	.....	194	187
" "	131	U	106	51	113	42	.....	312	249
" "	132	U	109	80	115	75	.....	379	293
" "	133A	U	68	51	74	54	.....	247	188
" "	133B	U	58	16	63	15	.....	152	130
" "	134	U	95	70	96	75	.....	336	250
" "	135	U	90	49	97	46	.....	282	246
" "	136	U	120	62	123	63	.....	368	274
" "	137A	U	74	28	77	29	1	209	162
" "	137B	U	57	34	64	38	.....	193	155
" "	138	U	135	58	144	58	1	396	287
" "	139A	U	71	29	73	29	1	203	173
" "	139B	U	69	50	73	48	.....	240	172
" "	140	U	98	59	102	58	1	318	236
" "	141	U	111	51	115	48	.....	325	269
" "	142	U	107	41	109	43	.....	300	241
" "	143	U	115	51	116	52	.....	334	283
" "	144A	U	61	29	63	27	1	181	173
" "	144B	U	46	26	50	25	.....	147	149
" "	145A	U	71	33	73	35	1	213	172
" "	145B	U	75	30	74	29	1	209	206
" "	146	U	91	60	97	63	.....	311	265
" "	147	U	79	33	78	30	.....	220	186
Capital Ward (Quartier).....	148A	U	58	38	62	33	1	192	163
" "	148B	U	64	21	69	27	.....	181	160
" "	149A	U	75	38	77	39	.....	229	156
" "	149B	U	64	41	65	42	.....	212	156
" "	150	U	99	46	107	49	.....	301	272
" "	151A	U	72	45	80	44	.....	241	178
" "	151B	U	82	51	81	53	.....	267	213
" "	152A	U	72	25	76	28	.....	201	149
" "	152B	U	79	44	81	46	.....	250	173
" "	153	U	118	62	120	63	.....	363	287
" "	154	U	99	57	100	56	1	313	245
" "	155	U	134	53	135	49	.....	371	258
" "	156A	U	76	34	76	36	1	223	169
" "	156B	U	72	56	73	52	2	255	184
" "	157A	U	71	38	75	38	1	223	157
" "	157B	U	71	24	74	20	.....	189	152
" "	158	U	104	57	105	61	.....	327	262
" "	159	U	93	37	95	40	.....	265	180
" "	160	U	111	58	113	57	.....	339	258
" "	161	U	78	50	86	48	.....	262	210
" "	162A	U	74	30	74	30	.....	208	152
" "	162B	U	86	30	89	30	.....	235	176
" "	163	U	119	50	127	55	.....	351	255
" "	164	U	135	32	135	33	.....	335	244

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
Capital Ward (Quartier)—*Con.*	165A	U	88	19	88	20	.....	215	168
" "	165B	U	81	14	81	15	.....	191	150
" "	166	U	109	43	112	51	.....	315	237
" "	167A	U	89	33	90	35	4	251	168
" "	167B	U	66	22	67	23	.....	178	139
" "	168	U	120	41	122	39	.....	322	253
" "	169	U	82	42	91	37	.....	252	175
" "	170	U	108	61	111	55	.....	335	266
" "	171	U	92	35	98	32	.....	257	196
" "	172A	U	77	31	84	27	.....	219	163
" "	172B	U	84	24	85	27	.....	220	161
" "	173A	U	77	22	78	20	.....	197	169
" "	173B	U	86	26	85	28	.....	225	157
" "	174A	U	88	38	88	34	.....	248	179
" "	174B	U	71	46	76	53	.....	246	174
" "	175	U	104	37	103	40	.....	284	220
" "	176	U	114	60	120	67	1	362	265
" "	177A	U	105	39	107	37	.....	288	190
" "	177B	U	89	24	87	27	.....	227	186
" "	178	U	103	42	109	42	3	299	234
" "	179	U	128	44	134	45	.....	351	275
" "	180A	U	84	41	87	42	1	255	180
" "	180B	U	62	38	63	41	.....	204	163
" "	181	U	113	69	116	63	1	362	294
" "	182	U	90	68	88	64	1	311	226
" "	183	U	93	59	98	60	.....	310	226
" "	184	U	87	47	91	43	.....	268	216
" "	185	U	105	70	112	72	1	360	281
" "	186	U	95	42	102	43	.....	282	210
" "	187	U	109	55	108	54	.....	326	233
" "	188	U	107	57	113	55	.....	332	233
" "	189	U	82	47	86	42	.....	257	197
" "	190	U	94	67	95	68	1	325	272
" "	191A	U	56	68	56	65	1	246	183
" "	191B	U	83	41	76	40	1	241	173
" "	192A	U	63	47	60	42	3	215	156
" "	192B	U	58	51	53	51	.....	213	159
" "	193	U	106	44	106	43	2	301	247
" "	194A	U	70	61	72	62	7	272	210
" "	194B	U	67	63	68	63	2	263	186
St. George Ward (Quartier)...	195	U	46	34	40	29	.....	149	264
" "	196A	U	31	60	30	60	2	183	204
" "	196B	U	33	62	28	55	.....	178	188
" "	197A	U	37	70	29	62	.....	198	218
" "	197B	U	38	65	43	59	4	209	218
" "	198A	U	14	14	13	13	.....	54	164
" "	198B	U	6	14	7	13	.....	40	193
" "	199	U	48	44	52	43	.....	187	241
" "	200A	U	47	61	48	60	.....	216	252
" "	200B	U	35	79	35	77	2	228	224
" "	201A	U	64	78	67	77	1	287	214
" "	201B	U	53	69	53	66	2	243	220
" "	202A	U	61	59	57	58	.....	235	187
" "	202B	U	30	93	31	89	2	245	194
" "	203A	U	50	42	50	39	4	185	151
" "	203B	U	45	47	47	50	.....	189	158
" "	204A	U	52	37	52	37	.....	178	165
" "	204B	U	53	32	53	35	.....	173	179
" "	205A	U	28	121	22	115	.....	286	240
" "	205B	U	50	76	49	71	4	250	227
" "	205C	U	43	90	41	89	3	266	214
" "	206A	U	55	106	50	96	.....	307	255
" "	206B	U	26	72	26	72	2	198	160
" "	207A	U	32	89	34	87	.....	242	190

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Cheyrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
St. George Ward (Quart.)–*Con.*	207B	U	28	67	30	62	.....	187	195
" "	208	U	95	85	92	83	.....	355	292
" "	209A	U	42	52	36	51	3	184	153
" "	209B	U	53	52	54	45	.....	204	168
" "	210A	U	67	55	69	53	.....	244	207
" "	210B	U	67	43	70	44	.....	224	206
" "	211A	U	60	51	58	49	.....	218	173
" "	211B	U	63	40	60	36	1	200	150
" "	212A	U	45	77	44	70	.....	236	231
" "	212B	U	35	104	37	97	2	275	235
" "	213A	U	48	106	41	97	.....	292	244
" "	213B	U	31	73	25	64	.....	193	144
" "	214A	U	43	70	41	65	.....	219	159
" "	214B	U	41	78	32	73	.....	224	176
" "	215A	U	51	53	49	52	1	206	161
" "	215B	U	65	74	60	70	.....	269	233
" "	216A	U	42	69	42	69	.....	222	177
" "	216B	U	34	58	33	53	.....	178	144
" "	217A	U	43	76	38	68	.....	225	154
" "	217B	U	27	72	21	70	.....	190	151
" "	218A	U	46	109	42	110	.....	307	213
" "	218B	U	32	74	30	72	.....	208	164
" "	219A	U	49	65	48	65	.....	227	190
" "	219B	U	42	54	44	51	.....	191	171
" "	220A	U	49	69	50	71	1	240	174
" "	220B	U	37	45	48	46	.....	176	139
" "	221	U	109	66	105	60	2	342	294
" "	222A	U	41	56	44	58	.....	199	152
" "	222B	U	49	30	48	31	.....	158	156
" "	223A	U	66	47	67	49	.....	229	165
" "	223B	U	45	47	48	50	3	193	155
" "	224A	U	60	45	61	35	.....	201	171
" "	224B	U	48	38	53	36	.....	175	149
By Ward (Quartier).....	225	U	24	22	24	21	.....	91	202
" "	226A	U	15	60	18	56	.....	149	168
" "	226B	U	9	54	10	53	.....	126	167
" "	227A	U	25	73	23	68	1	190	159
" "	227B	U	22	67	16	55	1	161	152
" "	228	U	31	58	32	58	.....	179	203
" "	229	U	24	130	21	126	.....	301	295
" "	230	U	59	105	57	101	.....	322	285
" "	231A	U	18	65	18	64	.....	165	158
" "	231B	U	25	79	25	75	.....	204	214
" "	232	U	23	100	24	94	.....	241	275
" "	233	U	24	121	19	114	.....	278	260
" "	234	U	46	148	44	141	.....	379	268
" "	235	U	59	98	60	96	1	314	263
" "	236	U	49	119	42	99	3	312	282
" "	237	U	36	94	35	90	1	256	217
" "	238	U	31	114	33	114	.....	292	222
" "	239	U	47	113	44	116	4	324	239
" "	240	U	27	149	27	139	3	345	264
" "	241A	U	34	54	32	52	.....	172	151
" "	241B	U	22	87	27	82	.....	218	158
" "	242	U	57	131	58	128	.....	374	282
" "	243	U	45	107	43	107	.....	302	216
" "	244	U	33	159	31	147	.....	370	296
" "	245	U	49	102	51	100	.....	302	237
Ottawa Ward (Quartier).....	246A	U	16	58	16	57	1	148	161
" "	246B	U	22	61	18	56	.....	157	153
" "	247A	U	25	55	22	57	2	161	265
" "	247B	U	26	56	20	51	4	157	268
" "	248A	U	20	85	19	73	2	199	143
" "	248B	U	31	102	16	86	.....	235	164

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Stewart McClenaghan	Norman Frank Wilson			
Ottawa Ward (Quartier)—*Con.*	249	U	29	128	28	120	.....	305	279
" "	250A	U	28	71	28	70	.....	197	175
" "	250B	U	45	60	50	63	1	219	169
" "	251	U	63	98	60	91	.....	312	234
" "	252	U	42	131	39	125	.....	337	292
" "	253A	U	21	89	18	82	.....	210	165
" "	253B	U	22	83	23	79	.....	207	176
" "	254	U	46	139	42	130	.....	357	257
" "	255	U	53	129	52	125	.....	359	253
" "	256A	U	13	75	11	62	2	163	179
" "	256B	U	25	73	23	64	1	186	195
" "	256C	U	13	68	13	64	7	165	175
" "	257A	U	34	99	29	97	.....	259	175
" "	257B	U	30	67	30	69	.....	196	180
" "	258A	U	33	78	33	75	2	221	186
" "	258B	U	31	92	35	83	.....	241	194
" "	259A	U	22	88	27	83	.....	220	172
" "	259B	U	22	87	16	84	1	210	180
" "	260	U	31	84	31	86	.....	232	177
" "	261A	U	16	77	17	71	.....	181	228
" "	261B	U	18	66	19	65	.....	168	241
" "	262A	U	20	71	21	67	2	181	175
" "	262B	U	22	107	19	100	.....	248	176
" "	263	U	38	145	35	140	2	360	272
" "	264A	U	20	78	19	78	3	198	156
" "	264B	U	12	71	9	70	2	164	148
" "	265	U	36	151	35	144	1	367	262
Advance (Provisoire).....	.....	.....	64	40	61	39	.....	204	
Totals—Totaux.....	346	.....	21,281	19,725	21,664	19,165	188	81,963	71,552

Majority for / Majorité pour } **Stewart McClenaghan** over (sur) { **Edgar Rodolphe Chevrier, 1,879.** / **Norman Frank Wilson, 2,439.**

Majority for / Majorité pour } **John Léo Chabot** over (sur) { **Edgar Rodolphe Chevrier, 1,556.** / **Norman Frank Wilson, 2,116.**

OXFORD NORTH (NORD) Population—1921, 24,527

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Duncan James Sinclair	Donald Matheson Sutherland			
Blenheim	1A	R	40	95	.....	135	180
"	1B	R	72	54	.....	126	157
"	2	R	108	91	.....	199	252
"	3	R	105	116	.....	221	264
"	4	R	80	61	.....	141	183
"	5A	R	59	107	.....	166	198
"	5B	R	52	70	.....	122	170
"	6	R	88	30	.....	118	199
"	7	R	108	25	.....	133	197
"	8A	R	107	54	.....	161	206
"	8B	R	70	60	.....	130	163
"	9	R	102	59	.....	161	215
Blandford	1	R	40	169	.....	209	248
"	2	R	35	65	.....	100	128
"	3	R	56	41	.....	97	130
"	4	R	66	28	2	96	150
"	5	R	90	68	.....	158	190
Zorra East (Est)	1A	R	80	101	.....	181	226
"	1B	R	87	119	2	208	254
"	2A	R	69	59	.....	128	175
"	2B	R	63	36	.....	99	144
"	3A	R	95	63	.....	158	169
"	3B	R	79	57	.....	136	247
"	4	R	91	32	.....	123	190
"	5	R	133	50	1	184	291
"	6	R	85	39	.....	124	284
Tavistock	1	R	145	36	.....	181	237
Zorra West (Ouest)	1	R	141	35	.....	176	235
"	2	R	139	55	.....	194	252
"	3	R	145	64	.....	209	265
"	4	R	115	71	1	187	230
"	5A	R	68	52	.....	120	158
"	5B	R	93	40	.....	133	164
Embro	1A	R	63	52	.....	115	136
"	1B	R	101	68	.....	169	192
Nissouri East (Est)	1A	R	61	70	.....	131	167
" "	1B	R	95	52	.....	147	180
" "	2	R	108	65	1	174	243
" "	3	R	94	13	.....	107	142
" "	4	R	73	7	.....	80	110
" "	5	R	79	62	.....	141	162
" "	6	R	73	39	.....	112	127
" "	7	R	50	59	.....	109	189
" "	8	R	53	41	.....	94	155
WOODSTOCK							
St. Andrew's Ward (Quart.)	1	U	66	213	.....	279	321
" " "	2	U	77	141	1	219	271
" " "	3	U	63	189	1	253	306
St. David's Ward (Quartier)	1A	U	66	102	.....	168	199
" "	1B	U	88	86	2	176	198
" "	2A	U	50	99	.....	149	192
" "	2B	U	70	91	.....	161	191
" "	3A	U	61	128	.....	189	220
" "	3B	U	61	107	2	170	204
St. George's Ward (Quartier)	1A	U	68	149	.....	217	243
" "	1B	U	74	105	.....	179	222
" "	2A	U	49	113	1	163	186
" "	2B	U	66	104	.....	170	199
" "	3A	U	83	125	.....	208	249
" "	3B	U	85	110	.....	195	221
" "	4A	U	77	133	.....	210	239
" "	4B	U	80	121	3	204	230
St. John Ward (Quartier)	1A	U	60	109	.....	169	199
" "	1B	U	69	110	.....	179	208

OXFORD NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Mom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Duncan James Sinclair	Donald Matheson Sutherland			
St. John Ward (Quartier)—*Con.*	2A	U	58	145	.....	203	233
" "	2B	U	48	118	.....	166	182
" "	3A	U	73	141	2	216	255
" "	3B	U	57	109	.....	166	190
St. Patrick's Ward (Quartier)..	1A	U	44	131	.....	175	207
" "	1B	U	56	134	.....	190	234
" "	2A	U	67	96	.....	163	188
" "	2B	U	37	96	.....	133	164
" "	3	U	87	160	1	248	282
" "	4	U	61	145	.....	206	232
Woodstock Advance (Provisoire).....	1	U	3	3	.....	6	.....
Totals—Totaux.....	74	.....	5,660	6,243	20	11,923	15,019

Majority for / Majorité pour } **Donald Matheson Sutherland, 583.**

OXFORD SOUTH (SUD) Population—1921, 22,235.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James William Innes	Donald Sutherland			
Ingersoll	1 A-L	U	101	100	.....	201	257
"	1 M-Z	U	93	98	.....	191	235
"	2 A-L	U	61	119	.....	180	232
"	2 M-Z	U	54	105	.....	159	184
"	3 A-L	U	78	107	.....	185	253
"	3 M-Z	U	71	124	.....	195	241
"	4 A-K	U	92	120	.....	212	293
"	4 L-Z	U	109	118	.....	227	288
"	5 A-G	U	65	118	1	184	228
"	5 H-O	U	106	102	1	209	255
"	5 P-Z	U	103	123	.....	226	276
"	6 A-L	U	59	92	.....	151	190
"	6 M-Z	U	53	73	.....	126	175
Tillsonburg	1 A-L	R	40	92	1	133	223
"	1 M-Z	R	54	94	.....	148	204
"	2 A-L	R	62	119	.....	185	260
"	2 M-Z	R	61	99	2	162	272
"	3 A-L	R	85	138	1	224	325
"	3 M-Z	R	114	121	.....	235	336
"	4 A-L	R	103	127	.....	230	320
"	4 M-Z	R	108	149	.....	257	315
Norwich Village	1	R	143	94	.....	237	272
"	2	R	112	140	1	253	292
"	3	R	78	131	1	210	251
Oxford West (Ouest)	1	R	94	73	.....	167	198
" "	2 A-L	R	99	103	.....	202	217
" "	2 M-Z	R	88	71	1	160	209
" "	3	R	112	92	.....	204	245
" "	4	R	130	60	.....	190	257
" East (Est)	1	R	110	70	.....	180	242
" "	2	R	86	44	.....	130	187
" "	3	R	95	88	.....	183	212
" "	4	R	65	59	.....	124	172
" "	5	R	110	73	.....	183	230
" North (Nord)	1	R	38	34	.....	72	91
" "	2	R	42	46	1	89	109
" "	3	R	57	50	.....	107	130
" "	4	R	89	61	1	151	175
" "	5	R	96	75	.....	171	189
Norwich South (Sud)	1	R	107	39	.....	146	206
" "	2	R	86	71	.....	157	232
" "	3 A-L	R	65	106	1	172	215
" "	3 M-Z	R	49	97	.....	146	197
" "	4	R	109	107	1	217	259
" "	5	R	110	74	.....	184	227
" North (Nord)	1 A-L	R	71	78	.....	149	162
" "	1 M-Z	R	78	35	.....	113	149
" "	2	R	113	54	.....	167	196
" "	3	R	102	61	.....	163	197
" "	4	R	100	89	2	191	218
" "	5	R	155	88	.....	243	294
Dereham	1	R	150	81	.....	231	283
"	2 A-K	R	52	52	.....	104	176
"	2 L-Z	R	51	67	.....	118	179
"	3 A-H	R	88	84	1	173	183
"	3 I-Z	R	64	73	.....	137	183
"	4	R	86	131	1	218	283
"	5 A-J	R	48	98	1	147	161
"	5 K-Z	R	32	78	.....	110	210
"	6 A-J	R	93	72	2	167	197
"	6 K-Z	R	75	63	.....	138	168
Totals—Totaux	61	.....	5,200	5,400	20	10,620	13,615

Majority for / Majorité pour } Donald Sutherland, 200.

PARKDALE. Population—1921, 59,545.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Kenneth A. Christie.	David Spence.			
Toronto City (Cité)	1	U	4	23	.....	27	28
" "	2A	U	38	101	.....	139	439
" "	2B	U	34	73	.....	107	
" "	3A	U	27	81	.....	108	347
" "	3B	U	21	76	.....	97	
" "	4	U	52	109	.....	161	290
" "	5	U	50	98	1	149	278
" "	6	U	33	98	.....	131	234
" "	7	U	29	98	.....	127	244
" "	8A	U	41	44	.....	87	333
" "	8B	U	16	49	.....	65	
" "	9A	U	29	74	1	104	328
" "	9B	U	26	55	2	83	
" "	10	U	66	107	.....	173	283
" "	11	U	34	116	.....	150	256
" "	12	U	34	103	.....	137	256
" "	13	U	32	102	.....	134	271
" "	14A	U	17	78	.....	95	327
" "	14B	U	4	62	.....	66	
" "	15	U	43	107	.....	150	250
" "	16A	U	17	61	.....	78	301
" "	16B	U	27	53	.....	80	
" "	17A	U	21	76	.....	97	307
" "	17B	U	11	40	.....	51	
" "	18	U	62	79	.....	141	251
" "	19	U	45	88	.....	133	219
" "	20A	U	22	64	.....	86	334
" "	20B	U	25	55	.....	80	
" "	21	U	39	83	.....	122	226
" "	22A	U	30	62	1	193	303
" "	22B	U	18	56	.....	74	
" "	23A	U	25	59	.....	84	319
" "	23B	U	23	68	.....	91	
" "	24	U	32	116	.....	148	263
" "	25	U	41	81	.....	122	225
" "	26A	U	30	56	.....	86	346
" "	26B	U	41	22	.....	63	
" "	27	U	34	96	.....	130	218
" "	28	U	14	98	.....	112	219
" "	29A	U	23	69	.....	92	338
" "	29B	U	18	76	.....	94	
" "	30	U	24	95	.....	119	210
" "	31A	U	11	64	.....	75	316
" "	31B	U	9	57	.....	66	
" "	32	U	28	130	1	159	275
" "	33	U	42	105	.....	147	262
" "	34	U	30	145	1	176	296
" "	35	U	24	130	.....	154	280
" "	36	U	37	64	.....	101	182
" "	37	U	37	134	1	172	272
" "	38	U	21	114	1	136	207
" "	39	U	47	114	1	162	267
" "	40A	U	44	70	.....	114	317
" "	40B	U	21	77	.....	98	
" "	41	U	26	135	.....	161	285
" "	42	U	35	95	.....	130	242
" "	43	U	21	89	.....	110	216
" "	44	U	38	100	.....	138	272
" "	45A	U	28	53	.....	81	320
" "	45B	U	37	54	.....	91	
" "	46A	U	37	77	1	115	304
" "	46B	U	19	42	.....	61	
" "	47	U	34	93	1	128	216
" "	48A	U	40	63	.....	103	330
" "	48B	U	26	79	.....	105	

PARKDALE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Kenneth A. Christie.	David Spence.			
Toronto, City (Cité)—*Con*.....	49	U	31	77	.....	108	221
" "	50	U	32	89	.....	121	250
" "	51	U	39	115	.....	154	295
" "	52	U	28	106	2	136	263
" "	53	U	21	75	.....	96	178
" "	54A	U	26	58	.....	84	309
" "	54B	U	31	59	.....	90	
" "	55	U	33	97	.....	130	259
" "	56	U	34	86	.....	120	221
" "	57	U	42	128	1	171	296
" "	58	U	51	77	.....	128	201
" "	59	U	87	40	.....	127	224
" "	60A	U	33	56	.....	89	325
" "	60B	U	23	64	.....	87	
" "	61	U	29	96	2	127	275
" "	62	U	42	93	1	136	220
" "	63	U	56	83	1	140	212
" "	64	U	20	91	.....	111	232
" "	65	U	43	95	7	145	279
" "	66A	U	43	69	.....	112	323
" "	66B	U	24	65	.....	89	
" "	67A	U	26	75	.....	101	319
" "	67B	U	42	50	.....	92	
" "	68	U	71	102	.....	173	282
" "	69	U	50	112	4	166	261
" "	70A	U	33	79	.....	112	320
" "	70B	U	14	52	1	67	
" "	71	U	58	108	.....	166	273
" "	72A	U	34	80	1	115	339
" "	72B	U	28	51	1	80	
" "	73	U	64	59	1	124	224
" "	74	U	54	115	.....	169	268
" "	75	U	69	78	.....	147	240
" "	76	U	34	109	.....	143	277
" "	77	U	19	121	.....	140	273
" "	78	U	24	125	.....	149	277
" "	79	U	11	80	.....	91	207
" "	80	U	24	100	.....	124	239
" "	81	U	21	111	.....	132	283
" "	82A	U	17	70	.....	87	348
" "	82B	U	32	52	.....	84	
" "	83A	U	11	79	.....	90	302
" "	83B	U	18	53	.....	71	
" "	84	U	21	97	.....	118	249
" "	85	U	17	103	.....	120	218
" "	86	U	38	126	.....	164	297
" "	87	U	32	141	.....	173	295
" "	88	U	21	96	.....	117	240
" "	89	U	5	108	.....	113	205
" "	90	U	11	115	.....	126	234
" "	91	U	29	90	.....	119	217
" "	92A	U	17	54	.....	71	302
" "	92B	U	10	52	.....	62	
" "	93	U	19	113	.....	132	244
" "	94	U	13	76	1	90	203
" "	95	U	31	133	.....	164	290
" "	96	U	11	99	.....	110	214
" "	97	U	18	80	.....	98	214
" "	98	U	17	48	.....	65	147
" "	99	U	20	68	2	90	221
" "	100	U	33	97	.....	130	249
" "	101A	U	19	57	1	77	321
" "	101B	U	22	55	.....	77	
" "	102	U	48	125	.....	173	286
" "	103	U	31	63	.....	94	211

PARKDALE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Kenneth A. Christie.	David Spence.			
Toronto, City (Cité)—*Con*.....	104	U	29	85	3	117	266
" "	105	U	40	136	1	177	299
" "	106	U	33	86	.....	119	268
" "	107	U	13	76	1	90	171
" "	108	U	41	84	.....	125	222
" "	109	U	67	94	.....	161	262
" "	110A	U	18	55	.....	73	303
" "	110B	U	27	45	.....	72	
" "	111A	U	40	97	.....	137	384
" "	111B	U	14	64	.....	78	
" "	112A	U	35	87	.....	122	330
" "	112B	U	22	50	.....	72	
" "	113	U	27	105	.....	132	287
" "	114A	U	25	93	.....	118	401
" "	114B	U	53	68	.....	121	
" "	115	U	58	76	.....	134	294
" "	116A	U	20	53	.....	73	308
" "	116B	U	35	46	.....	81	
" "	117A	U	27	77	.....	104	306
" "	117B	U	25	45	.....	71	
" "	118	U	41	71	.....	112	261
" "	119	U	35	102	.....	137	280
" "	120	U	35	119	1	155	270
" "	121A	U	19	68	.....	87	312
" "	121B	U	15	45	.....	60	
" "	122	U	24	117	.....	141	259
" "	123A	U	25	70	1	96	407
" "	123B	U	28	72	2	102	
" "	124A	U	28	63	.....	91	343
" "	124B	U	42	63	.....	105	
" "	125A	U	27	105	.....	132	379
" "	125B	U	21	51	1	73	
" "	126A	U	43	77	1	121	440
" "	126B	U	28	69	.....	97	
" "	127A	U	42	78	.....	120	373
" "	127B	U	27	65	.....	92	
" "	128A	U	27	73	.....	100	398
" "	128B	U	20	82	.....	102	
" "	129	U	30	123	1	154	273
" "	130	U	36	89	.....	125	241
" "	131	U	25	90	.....	115	230
" "	132	U	10	75	.....	85	152
" "	133	U	10	71	2	83	151
" "	134	U	24	76	.....	100	238
" "	135A	U	19	84	1	104	356
" "	135B	U	8	69	.....	77	
Toronto, Advance (provisoire).....		U	18	27	.....	45	
Totals—Totaux.....	177	.....	5,299	14,483	56	19,844	36,744

Majority for / Majorité pour } David Spence, 9,184.

PARRY SOUND Population—1921, 27.022

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthurs	William Robert Mason			
Armour	1	R	47	37	.....	84	124
"	2	R	73	59	.....	132	172
"	3	R	64	59	.....	123	200
Burk's Falls	4	R	123	94	.....	217	265
"	5	R	119	78	2	199	236
Chapman	6	R	41	64	.....	105	178
"	7	R	20	19	.....	39	57
Christie	8	R	76	30	.....	106	151
"	9	R	27	22	.....	49	78
Carling	10	R	56	39	1	96	175
Foley	11	R	144	46	.....	190	280
Himsworth	12	R	136	114	.....	250	352
"	13	R	117	112	1	230	312
"	14	R	50	91	.....	141	363
"	15	R	51	66	.....	117	
"	16	R	21	48	.....	69	102
Humphrey	17	R	135	62	1	198	275
"	18	R	4	21	.....	25	40
"	19	R	14	13	.....	27	52
Hagerman	20	R	73	27	.....	100	189
Joly	21	R	9	15	.....	24	30
"	22	R	28	10	.....	38	70
Kearney	23	R	85	71	.....	156	197
Machar	24	R	14	22	.....	36	67
"	25	R	35	22	.....	57	119
"	26	R	21	25	2	48	78
Magnetawan	27	R	45	66	.....	111	146
McMurrich	28	R	24	12	.....	36	98
"	29	R	128	61	1	190	285
McDougall	30	R	111	52	.....	163	300
McKellar	31	R	78	13	1	92	124
"	32	R	94	43	.....	137	183
Nipissing	33	R	103	40	.....	143	203
"	34	R	19	42	.....	61	82
Parry Sound	35	R	121	67	2	190	532
"	36	R	130	85	.....	215	
"	37	R	101	74	3	178	
"	38	R	126	52	1	179	644
"	38A	R	101	45	1	147	
"	39	R	103	67	.....	170	
"	40	R	137	54	.....	191	722
"	40A	R	113	71	.....	184	
Perry	41	R	116	72	.....	188	297
"	42	R	134	27	.....	161	216
"	43	R	11	15	.....	26	61
Powassan	44	R	85	99	2	186	347
"	45	R	65	64	.....	129	
Ryerson	46	R	37	28	.....	65	147
"	47	R	16	51	.....	67	109
"	48	R	15	36	.....	51	68
South River	49	R	134	80	.....	214	297
Strong	50	R	73	79	3	155	226
"	51	R	17	48	1	66	120
Sundridge	52	R	60	65	.....	125	279
"	53	R	42	56	.....	98	
Trout Creek	54	R	83	87	.....	170	222
Ardbeg	55	R	54	33	2	89	168
Burpee and Pt. Ferguson	56	R	18	8	.....	26	38
Bethune	57	R	19	3	.....	22	25
"	58	R	35	23	.....	58	95
Conger	59	R	10	7	.....	17	34
Cowper and Conger	60	R	5	17	.....	22	50
Croft	61	R	62	10	.....	72	133
"	62	R	28	4	.....	32	44
"	63	R	15	12	.....	27	48

PARRY SOUND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthurs	William Robert Mason			
Depot Harbour	64	R	186	65	1	252	325
Ferrie	65	R	25	18	.....	43	63
Ferguson and Pt. McDougall	66	R	33	22	.....	55	76
Gurd	67	R	31	36	.....	67	109
"	68	R	5	32	.....	37	74
"	69	R	25	2	.....	27	34
Harrison	70	R	37	12	.....	49	129
Laurier	71	R	6	9	.....	15	37
"	72	R	16	19	.....	35	56
Lount	73	R	11	16	.....	27	72
"	74	R	5	6	.....	11	41
Monteith	75	R	35	17	.....	52	86
"	76	R	43	11	.....	54	80
Copananing	77	R	3	16	.....	19	104
Loring	78	R	74	53	.....	127	286
Mills (Arnstein)	79	R	14	21	.....	35	111
McKenzie (Whitestone)	80	R	22	13	.....	35	76
Restoule	81	R	72	9	1	82	103
Pringle	82	R	34	37	.....	71	80
"	83	R	25	5	.....	30	58
Proudfoot	84	R	17	19	.....	36	52
Shawanaga	85	R	9	27	.....	36	54
Spence	86	R	23	14	.....	37	59
"	87	R	23	13	.....	36	47
Wallbridge	88	R	55	54	.....	109	} 303
"	89	R	41	32	.....	73	
"	90	R	16	151	.....	167	263
Key Junction	91	R	5	8	.....	13	34
Pickerel	92	R	26	53	.....	79	110
Pakesley	93	R	27	23	2	52	90
Lost Channel	94	R	29	75	.....	104	192
Totals—Totaux	96	.....	5,224	3,922	28	9,174	13,809

Majority for / Majorité pour } **James Arthurs, 1,302.**

PEEL. Population—1921, 23,896.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Charters	William Ruston Percival Parker.			
Brampton	4	R	142	122	.....	271	291
"	4	R	165	153	.....	318	340
"	4	R	130	118	.....	248	274
"	3	R	180	104	.....	285	328
"	3	R	177	114	.....	293	293
"	3	R	135	101	.....	236	285
"	2	R	161	145	.....	306	670
"	2	R	145	97	.....	242	
"	1	R	157	66	.....	223	264
"	1	R	100	84	.....	184	222
"	1	R	99	102	.....	201	238
Streetsville	1	R	94	86	.....	180	336
"	1	R	81	58	.....	139	
Port Credit	1	R	156	90	.....	246	765
"	1	R	105	88	.....	193	
"	1	R	117	98	.....	215	
Bolton	1	R	96	77	.....	173	201
"	1	R	84	82	.....	166	200
Albion, Maxville	1	R	63	108	.....	171	217
" Lockton	2	R	44	68	.....	112	151
" Bolton Station	3	R	68	96	.....	164	210
" Palgrave	4	R	131	93	.....	224	296
" Castlederg	5	R	46	64	.....	110	139
" Caledon East	6	R	85	102	.....	187	251
" Mono Mills	7	R	41	20	.....	61	87
Caledon, Belfountain	1	R	79	144	.....	223	259
" Inglewood	2	R	48	80	.....	128	151
" "	2	R	43	104	.....	147	163
" Caledon East	3	R	67	75	.....	142	180
" "	3	R	70	36	.....	106	110
" Mono Mills	4	R	69	60	.....	129	171
" Charleston	5	R	53	107	.....	160	179
" "	5	R	73	69	.....	142	176
" Alton	6	R	98	55	.....	153	195
" "	6	R	91	72	.....	163	185
" Cataract	7	R	59	102	.....	161	176
" Melville Cross	8	R	81	70	.....	151	178
Toronto Gore, Grahamsville	1	R	32	122	.....	154	235
" Castlemore	2	R	53	126	.....	179	238
Chinguacousy, Norton's Corner	1	R	69	129	2	200	231
" Mayfield	2	R	78	120	.....	198	236
" Sand Hill	3	R	100	138	.....	238	299
" Huttonville	4	R	102	58	.....	160	180
" "	4	R	105	60	.....	165	195
" Alloa	5	R	73	134	2	209	236
" Cheltenham	6	R	69	86	.....	155	180
" "	6	R	38	98	2	138	168
" Westervelt Corner	7	R	63	94	.....	157	175
"	7	R	65	74	.....	139	161
" Victoria	8	R	96	151	2	249	280
Toronto, Centre Road	1	R	171	81	.....	252	299
" "	1	R	123	48	.....	171	203
" Erindale	2	R	65	96	2	163	188
" "	2	R	68	100	1	169	379
" "	2	R	90	66	4	160	214
" Cooksville	3	R	86	59	.....	145	193
" "	3	R	141	123	.....	264	350
" Dixie	4	R	118	94	2	214	265
" "	4	R	123	100	.....	223	257
" Harris Corner	5	R	78	54	.....	132	336
" "	5	R	88	59	.....	147	
" Meadow Vale	6	R	49	86	.....	135	177
" "	6	R	67	95	.....	162	190
" Palestine	7	R	74	113	.....	187	238
" Malton	8	R	83	146	.....	229	303

PEEL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Charters	William Ruston Percival Parker.			
Toronto, Clarkson	9	R	125	90	2	217	269
"	9	R	148	114	.....	262	316
" Lorne Park	10	R	122	82	.....	204	237
"	10	R	135	79	.....	214	223
"	10	R	184	79	.....	263	338
" Lakeview	11	R	185	75	2	262	301
"	11	R	141	82	.....	223	297
Totals—Totaux	73	.....	7,047	6,546	21	13,614	18,225

Majority for / Majorité pour } **Samuel Charters, 501.**

PERTH NORTH (NORD) Population—1921, 32,461

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Tom Brown	David McKenzie Wright			
STRATFORD CITY (CITÉ)							
Avon Ward (Quartier)	1	U	77	89	.....	166	221
" "	1B	U	50	89	1	140	201
" "	2A	U	73	50	1	124	180
" "	2B	U	56	56	.....	112	172
" "	3	U	95	80	.....	175	235
" "	4	U	85	88	.....	173	243
" "	5A	U	56	81	2	139	188
" "	5B	U	65	72	.....	137	191
" "	6	U	100	94	1	195	295
Falstaff Ward (Quartier)	1A	U	50	73	.....	123	155
" "	1B	U	50	76	.....	126	158
" "	2A	U	46	101	.....	147	193
" "	2B	U	63	62	.....	125	179
" "	3A	U	47	82	1	130	164
" "	3B	U	41	55	.....	96	138
" "	4	U	72	87	1	160	216
" "	5	U	78	120	.....	198	260
Hamlet Ward (Quartier)	1A	U	57	91	.....	148	212
" "	1B	U	37	66	.....	103	156
" "	2A	U	81	101	.....	182	241
" "	2B	U	56	91	.....	147	203
" "	3	U	66	104	.....	170	224
" "	4	U	69	100	1	170	253
Romeo Ward (Quartier)	1	U	43	38	.....	81	148
" "	2A	U	42	72	.....	114	165
" "	2B	U	53	52	7	112	173
" "	3A	U	47	126	1	174	229
" "	3B	U	112	102	2	216	279
" "	4A	U	50	66	.....	116	172
" "	4B	U	59	58	.....	117	176
" "	5A	U	46	63	.....	109	164
" "	5B	U	57	60	.....	117	171
" "	6A	U	63	103	2	168	249
" "	6B	U	63	95	.....	158	239
" "	7A	U	51	52	.....	103	165
" "	7B	U	27	72	.....	99	154
" "	8A	U	68	87	.....	155	241
" "	8B	U	68	96	3	167	250
" "	9A	U	55	69	.....	124	175
" "	9B	U	79	81	1	161	200
" "	10	U	44	56	.....	100	117
" "	11A	U	74	68	.....	142	205
" "	11B	U	49	89	.....	138	196
" "	12	U	63	90	.....	153	224
Shakespeare Ward (Quart.)	1A	U	50	51	.....	101	177
" "	1B	U	49	52	.....	101	178
" "	2A	U	54	43	.....	97	157
" "	2B	U	73	67	.....	140	212
" "	3A	U	41	66	.....	107	172
" "	3B	U	45	61	1	107	156
" "	4	U	84	72	.....	156	240
" "	5A	U	55	48	.....	103	157
" "	5B	U	39	59	.....	98	171
" "	6A	U	50	79	2	131	187
" "	6B	U	48	83	1	132	180
" "	7	U	57	62	.....	119	192
" "	7	U	40	66	.....	106	177
" "	8	U	42	70	.....	112	174
Ellice Township	1	U	87	58	.....	145	204
" "	2	R	28	40	.....	68	148
" "	3	R	47	23	.....	70	136
" "	4A	R	87	44	.....	131	207
" "	4B	R	105	42	.....	147	208

PERTH NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Tom Brown	David McKenzie Wright			
Ellice Township—*Con.*	5	R	58	47	.....	105	167
" "	6	R	30	31	.....	61	162
" "	7	R	90	69	.....	159	206
" "	8	R	124	20	.....	144	195
Elma "	1	R	40	100	1	141	243
" "	2	R	85	58	.....	143	210
" "	3	R	59	95	1	155	220
" "	4	R	65	150	.....	215	285
" "	5	R	60	102	1	163	259
" "	6A	R	65	67	.....	132	193
" "	6B	R	63	51	.....	114	161
" "	7	R	20	24	.....	44	103
" "	8A	R	80	67	.....	147	177
" "	8B	R	82	64	.....	146	181
LISTOWEL—							
Bismark Ward (Quart.)	1A	R	50	78	.....	128	204
" "	1B	R	61	81	.....	142	209
Gladstone Ward (Quart.)	2A	R	58	80	1	139	194
" "	2B	R	36	93	2	131	194
Victoria Ward (Quart.)	3	R	82	129	.....	211	269
Dufferin Ward (Quart.)	4	R	78	72	.....	150	203
" "	4B	R	46	106	.....	152	197
Lansdowne Ward (Quart.)	5	R	82	118	.....	200	253
Advance (Provisoire)	1	R	0	1	.....	1	.....
Milverton Village	1A	R	112	107	.....	219	282
"	1B	R	98	121	.....	219	289
Mornington Township	1	R	88	56	1	145	209
" "	2	R	63	32	1	96	261
" "	3	R	72	74	.....	146	273
" "	4	R	44	92	.....	136	199
" "	5	R	146	26	.....	172	231
" "	6	R	58	139	.....	197	285
North Easthope Township	1	R	79	7	.....	86	197
" "	2	R	131	22	.....	153	281
" "	3	R	56	63	.....	119	196
" "	4	R	87	3	.....	90	267
" "	5	R	49	21	.....	70	132
Wallace Township	1	R	68	89	.....	157	234
" "	2	R	99	65	.....	164	278
" "	3	R	104	55	1	160	292
" "	4	R	51	27	.....	78	125
" "	5	R	37	27	.....	64	83
" "	6	R	105	68	1	174	277
Totals—Totaux	105	.....	6,725	7,386	38	14,149	21,079

Majority for / Majorite pour } David McKenzie Wright, 661.

PERTH SOUTH (SUD) Population—1921, 18,382.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert S. Graham.	Frederick George Sanderson.			
MITCHELL							
South Ward (Quartier Sud)	1	R	109	59	2	170	211
" "	2	R	101	57	.....	158	204
North Ward (Quartier Nord)	1	R	121	141	2	264	322
" "	2	R	96	73	.....	169	219
West Ward (Quartier Ouest)	1	R	152	88	2	242	312
Logan Township	1	R	113	156	1	170	233
"	2	R	60	82	2	144	250
"	3	R	55	118	.....	173	238
"	4	R	113	88	.....	201	271
"	5	R	30	95	.....	125	160
"	6	R	29	34	.....	63	111
"	7	R	54	57	.....	111	188
Hibbert Township	1A	R	22	112	.....	134	176
"	1B	R	31	68	.....	99	188
"	2	R	65	114	.....	179	250
"	3	R	67	111	.....	178	264
"	4	R	48	104	.....	152	254
Fullarton Township	1	R	17	101	.....	118	175
"	2	R	66	34	1	101	129
"	3	R	41	85	.....	126	165
"	4	R	107	44	1	152	184
"	5	R	53	85	.....	138	184
"	6	R	54	54	.....	108	162
"	7	R	34	52	.....	86	126
South Easthope Township	1	R	34	138	3	175	312
" "	2	R	9	89	.....	98	166
" "	3	R	22	90	.....	112	151
" "	4	R	32	88	.....	120	158
Tavistock	1	R	56	194	.....	250	370
Downie Township	1	R	82	132	.....	214	241
"	2	R	35	153	.....	188	233
"	3	R	53	152	1	206	272
"	4	R	58	118	.....	176	237
"	5	R	118	57	.....	175	237
"	6	R	82	99	.....	181	243
Blanshard Township	1	R	67	48	1	116	170
"	2	R	90	62	.....	152	295
"	3	R	118	33	1	152	203
"	4	R	97	94	2	193	240
"	5	R	73	77	.....	150	230
"	6	R	110	47	1	158	211
St. Mary's	1	R	107	59	.....	166	212
"	2	R	110	108	4	222	283
"	3	R	84	96	.....	180	223
"	4	R	74	76	.....	150	174
"	5A	R	72	70	2	144	161
"	5B	R	100	59	2	161	198
"	6	R	120	71	2	193	218
"	7	R	102	83	4	189	227
"	8	R	107	64	3	174	205
"	9A	R	105	33	.....	138	174
"	9B	R	77	48	1	126	181
"	10	R	93	39	1	133	177
"	11	R	116	66	3	185	239
Totals—Totaux	54	.....	4,041	4,455	42	8,538	11,617

Majority for / Majorité pour } **Frederick George Sanderson. 414,**

PETERBOROUGH WEST (OUEST) Population—1921, 34,054.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. George Newcombe Gordon	Edward Armour Peck			
Peterborough, City (Cité).....	1	U	95	156	.....	251	333
" "	2	U	105	134	1	240	340
" "	3	U	79	75	.....	154	207
" "	3A	U	41	63	.....	104	142
" "	4	U	92	62	2	156	218
" "	4A	U	42	63	.....	105	135
" "	5	U	58	88	1	147	192
" "	5A	U	54	74	.....	128	156
" "	6	U	77	87	.....	164	202
" "	6A	U	35	79	.....	114	161
" "	7	U	96	164	6	266	344
" "	8	U	53	116	.....	169	214
" "	8A	U	40	87	.....	127	148
" "	9	U	57	95	.....	152	198
" "	9A	U	40	85	.....	124	149
" "	10	U	85	160	2	247	356
" "	11	U	87	141	1	229	335
" "	12	U	56	88	.....	144	225
" "	12A	U	53	53	.....	106	175
" "	13	U	54	106	3	163	215
" "	13A	U	49	61	.....	110	153
" "	14	U	77	77	.....	154	209
" "	14A	U	56	80	.....	136	179
" "	15	U	72	111	.....	183	230
" "	16	U	64	98	.....	162	224
" "	16A	U	62	91	.....	153	210
" "	17	U	70	101	.....	171	229
" "	17A	U	39	79	.....	118	167
" "	18	U	55	101	.....	156	183
" "	18A	U	53	70	1	124	157
" "	19	U	87	108	.....	195	242
" "	19A	U	55	72	.....	127	158
" "	20	U	77	81	1	159	211
" "	20A	U	51	72	.....	123	170
" "	21	U	118	118	1	237	329
" "	22	U	97	131	.....	228	320
" "	23	U	57	98	.....	155	188
" "	23A	U	78	69	.....	147	185
" "	24	U	115	84	.....	199	240
" "	24A	U	76	72	1	149	181
" "	25	U	61	172	5	238	315
" "	26	U	59	90	.....	149	207
" "	26A	U	42	74	.....	116	152
" "	27	U	43	106	.....	149	161
" "	27A	U	43	74	.....	117	154
" "	28	U	49	88	.....	137	201
" "	28A	U	46	94	1	141	200
" "	29	U	62	125	.....	187	239
" "	29A	U	44	45	1	90	132
" "	30	U	49	95	.....	144	215
" "	30A	U	52	75	.....	127	174
" "	31	U	45	82	.....	127	160
" "	31A	U	52	101	.....	153	197
" "	32	U	85	104	.....	189	264
" "	33	U	103	164	.....	267	350
" "	34	U	68	166	2	236	318
" "	35	U	67	103	.....	170	219
" "	35A	U	52	66	.....	118	140
" "	36	U	59	73	.....	132	187
" "	36A	U	61	92	.....	153	204
" "	37	U	75	102	.....	117	236
" "	37A	U	35	105	.....	140	178
" "	38	U	71	153	.....	224	288
Galway.....	39	R	1	7	.....	8	12
"	40	R	42	24	.....	66	105
"	41	R	48	16	.....	64	86

PETERBOROUGH WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. George Newcombe Gordon	Edward Armour Peck			
Cavendish	42	R	9	5	.....	14	27
Harvey	43	R	87	36	.....	123	155
"	44	R	53	42	.....	95	166
"	45	R	80	82	1	163	188
Ennismore	46	R	42	44	.....	86	128
"	47	R	146	62	.....	208	275
Smith	48	R	82	88	.....	170	151
"	48A	R	68	89	.....	157	298
"	49	R	44	53	.....	97	120
"	49A	R	105	49	.....	154	188
"	50	R	51	125	.....	176	219
"	51	R	129	79	.....	208	298
"	52	R	100	60	.....	160	198
Monaghan North (Nord)	53	R	53	80	2	135	164
" "	54	R	106	214	.....	320	397
" "	55	R	62	139	.....	201	291
" "	55A	R	44	110	.....	154	233
" "	56	R	52	120	.....	172	216
" "	57	R	90	91	.....	181	269
Lakefield	58	R	138	168	.....	306	351
"	59	R	147	188	.....	335	387
Douro	60	R	49	105	.....	154	200
"	61	R	175	40	.....	215	266
"	62	R	124	15	.....	139	168
"	63	R	65	94	1	160	199
Otonabee	64	R	49	53	1	103	125
"	65	R	129	62	.....	191	262
"	66	R	138	88	.....	226	278
"	67	R	86	44	.....	130	188
"	68	R	61	58	.....	119	190
"	69	R	114	105	.....	219	283
"	70	R	58	55	.....	113	158
"	71	R	97	102	.....	199	253
Bailieboro	72	R	90	97	.....	187	240
"	73	R	90	109	.....	199	250
Peterborough, City (Cité), Advance (Provisoire)	.....	.....	3	4	1	8	.....
Totals—Totaux	102	.....	7,137	9,100	35	16,272	21,623

Majority for / Majorité pour } **Edward Armour Peck, 1,963.**

PORT ARTHUR—THUNDER BAY Population—1921, 27,158

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John James Carrick	William Fitzgerald Langworthy	Isaac Lamont Matthews.	Albert Edward Smith.			
Port Arthur, City (Cité)	1	U	40	42	56	5	.....	143	229
" "	1A	U	28	39	52	6	.....	125	209
" "	1B	U	37	52	35	3	.....	127	199
" "	2	U	57	48	39	4	.....	148	213
" "	2A	U	32	41	32	13	.....	118	226
" "	2B	U	38	43	25	11	.....	117	192
" "	3	U	53	37	39	26	3	158	262
" "	3A	U	34	41	48	14	.....	137	204
" "	3B	U	50	29	25	11	.....	115	218
" "	4	U	42	43	33	37	1	156	253
" "	4A	U	31	24	16	35	.....	106	183
" "	5	U	53	38	51	30	.....	172	257
" "	5A	U	38	31	40	23	.....	132	216
" "	6	U	52	52	43	42	.....	189	271
" "	6A	U	62	44	24	41	.....	171	213
" "	7	U	34	52	33	21	.....	140	221
" "	7A	U	35	32	23	27	.....	117	224
" "	8	U	50	26	18	36	.....	130	243
" "	8A	U	35	33	17	38	.....	123	213
" "	8B	U	23	22	10	20	.....	75	155
" "	9	U	84	58	39	6	.....	187	254
" "	9A	U	45	25	30	8	.....	108	139
" "	9B	U	75	46	43	14	.....	178	266
" "	10	U	50	45	34	12	.....	141	200
" "	10A	U	41	53	55	14	.....	163	219
" "	10B	U	64	41	46	8	.....	159	222
" "	11	U	65	48	37	27	.....	177	258
" "	11A	U	55	41	32	13	.....	141	233
" "	11B	U	58	19	23	21	.....	121	178
" "	12	U	87	41	30	29	.....	187	301
" "	12A	U	72	20	23	16	.....	131	242
" "	12B	U	43	18	9	21	.....	91	156
" "	13	U	78	73	61	10	.....	222	260
" "	13A	U	45	77	48	15	1	186	248
" "	14	U	83	46	33	33	.....	195	286
" "	14A	U	102	47	34	21	.....	204	301
" "	15	U	67	43	17	25	.....	152	244
" "	15A	U	64	23	9	32	.....	128	206
McIntyre Township	16	R	8	27	52	12	.....	99	121
" "	17	R	27	52	6	20	.....	105	165
" "	18	R	23	59	6	12	.....	100	128
" "	19	R	9	17	17	18	.....	61	94
McGregor "	20	R	13	18	2	11	.....	44	62
Gorham "	23	R	3	81	14	48	.....	146	187
Pass Lake	25	R	3	5	2	2	.....	12	31
Loon	26	R	0	6	1	0	.....	7	12
Pearl	27	R	1	5	4	2	2	14	20
Dorion	29	R	2	13	23	16	.....	54	81
"	30	R	11	27	18	23	.....	79	98
Hurkett	31	R	11	37	11	16	.....	75	116
Sterling	32	R	1	12	0	1	.....	14	26
Everard	33	R	14	7	7	3	.....	31	49
Cavers	36	R	0	8	0	0	.....	8	24
Rossport	38	R	11	10	29	2	.....	52	109
Schreiber	39	R	13	115	50	48	2	228	319
"	40	R	7	96	41	41	2	187	292
Amyot	41	R	4	3	1	0	.....	8	10
Jackfish	42	R	4	7	14	18	.....	43	61
Port Caldwell	43	R	2	13	20	1	.....	36	57
Heron Bay	44	R	0	9	2	0	.....	11	18
Mobert	45	R	1	3	2	0	.....	6	10
White River	46	R	12	43	54	16	2	127	164
Michipicoten Harbour	47	R	3	0	0	0	.....	3	19
Silver Island	49	R	1	1	6	0	.....	8	10

PORT ARTHUR—THUNDER BAY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John James Carrick.	William Fitzgerald Langworthy	Isaac Lamont Matthews.	Albert Edward Smith.			
Nipigon	52	R	9	107	17	17	.....	150	211
"	52A	R	16	52	9	15	.....	92	152
Hydro	53	R	33	84	30	47	.....	194	216
Virgin Falls	54	R	4	31	4	9	.....	48	101
Orient Bay	55	R	5	2	2	9	.....	18	59
Macdiarmid	56	R	32	23	17	3	.....	75	119
Jellicoe	57	R	5	8	13	5	.....	31	45
Longlac	58	R	5	10	15	6	.....	36	61
Hornepayne	59	R	14	64	45	6	2	131	224
"	59A	R	23	65	42	2	.....	132	229
Beardmore	60	R	4	2	2	1	.....	9	19
Nakina	61	R	3	43	41	11	.....	98	166
"	61A	R	3	44	37	19	3	106	171
Pagwa	62	R	0	4	10	0	.....	14	26
Michipicoten Island	63	R	Ballot box did not arrive in time. La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.						
Kaministikwia	65	R	6	50	4	7	.....	67	93
Raith	68	R	0	10	3	0	.....	13	42
Mileage 4 (James)	69	R	8	5	1	1	.....	15	12
Larson	70	R	0	1	3	1	.....	5	20
Graham	71	R	2	2	20	0	.....	24	32
Quorn	72	R	0	3	10	0	.....	13	35
Tannin	73	R	1	2	2	2	.....	7	14
Valora	74	R	2	1	3	0	.....	6	14
Watcombe	75	R	0	3	7	1	.....	11	19
Alcona	76	R	3	14	4	0	.....	21	29
Superior Junction	77	R	0	5	3	0	.....	8	15
Sioux Lookout	78	R	11	59	76	26	.....	172	251
"	78A	R	10	63	96	25	.....	194	266
"	78B	R	7	65	49	27	.....	148	207
North Pines	79	R	0	13	3	1	.....	17	16
Hudson	80	R	1	8	21	0	.....	30	48
McDougall Mills	81	R	3	32	48	5	.....	88	145
Smith	82	R	0	33	2	0	.....	35	54
Bucke	83	R	2	14	12	0	.....	28	34
Collins	85	R	0	2	1	0	.....	3	12
Armstrong	86	R	0	16	32	7	.....	55	76
Tashota	87	R	2	14	4	2	.....	22	60
Allenwater Bridge	84	R	0	28	16	0	4	48	77
Kowkash	88	R	0	12	6	0	.....	18	30
ADVANCE POLLS — BUREAUX PROVISOIRES									
Port Arthur	1		14	12	8	7	.....	41	.....
Schreiber	2		5	37	26	18	.....	86	.....
Sioux Lookout	3		0	12	20	5	.....	37	.....
Hornepayne	4		5	15	5	0	.....	25	
Totals—Totaux	107		2,424	3,277	2,413	1,363	22	9,499	14,297

Majority for / Majorité pour **William Fitzgerald Langworthy** over (sur) **John James Carrick, 853. / Isaac Lamont Matthews, 864. / Albert Edward Smith, 1,914.**

PRESCOTT Population—1921, 26,478

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Napoléon Coupal.	Gustave Evanturel.	Hiram Horton Kirby			
Alfred, Township	1	R	23	218	6	.....	247	273
" "	1	R	7	210	6	5	228	251
" "	2	R	10	124	0	.....	134	156
" "	3	R	19	114	19	.....	152	216
" "	4	R	26	103	1	.....	130	193
" "	4	R	45	112	1	.....	158	227
" "	5	R	44	79	0	1	124	158
Caledonia	1	R	6	95	22	.....	123	176
"	2	R	3	30	47	.....	80	145
"	2	R	3	37	34	.....	74	152
"	3	R	26	78	2	.....	106	258
"	3	R	17	58	2	.....	77	
"	4	R	2	0	73	.....	75	97
"	5	R	29	29	1	1	60	73
Hawkesbury East (Est)	1	R	18	56	71	.....	145	242
" "	2	R	26	28	65	.....	118	135
" "	3	R	102	43	16	.....	161	228
" "	3	R	109	37	15	.....	161	232
" "	4	R	14	3	84	.....	101	159
" "	4	R	14	1	86	.....	101	176
" "	5	R	40	81	12	1	134	202
" "	5	R	52	76	9	.....	137	220
" "	6	R	9	52	58	1	120	140
" "	6	R	6	94	51	.....	151	188
" West (Ouest)	1	R	13	49	50	.....	112	149
" "	1	R	16	28	101	.....	145	216
" "	2	R	26	20	56	.....	102	169
" "	2	R	14	10	56	1	81	146
" "	3	R	4	2	45	.....	51	81
" "	3	R	4	3	81	.....	88	134
Longueuil	1	R	29	68	2	.....	99	148
"	2	R	8	39	55	.....	102	134
"	2	R	25	70	26	.....	121	141
Plantagenet, North (Nord)	1	R	53	40	19	.....	112	125
" "	2	R	32	68	3	1	104	125
" "	3	R	82	63	14	.....	159	178
" "	3	R	107	66	18	.....	191	201
" "	4	R	91	30	16	2	139	155
" "	4	R	77	28	10	.....	115	142
" "	5	R	59	44	30	.....	133	198
" "	6	R	20	52	34	.....	106	118
" "	7	R	66	149	3	.....	218	255
" South (Sud)	1	R	66	22	36	.....	124	177
" "	1	R	57	18	26	.....	101	123
" "	2	R	28	4	60	.....	92	287
" "	2	R	40	6	20	1	67	
" "	3	R	29	2	26	.....	49	103
" "	3	R	23	13	28	.....	64	158
" "	4	R	74	74	7	1	156	160
" "	4	R	35	43	6	1	85	100
" "	5	R	46	42	1	.....	89	126
" "	5	R	79	60	1	.....	140	167
"								
Hawkesbury, City (Cité)	1	U	19	95	8	.....	122	167
" "	1	U	23	85	0	.....	108	145
" "	2	U	35	164	12	.....	211	271
" "	2	U	20	104	9	1	134	150
" "	3	U	39	95	14	3	151	210
" "	3	U	21	54	27	.....	102	153
" "	3	U	25	58	28	.....	111	153
" "	4	U	43	147	35	.....	225	312
" "	4	U	17	84	27	1	129	181
" "	5	U	20	56	76	.....	152	189
" "	5	U	19	42	94	2	157	200

PRESCOTT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Napoléon Coupal.	Gustave Evanturel.	Hiram Horton Kirby			
Hawkesbury City (Cité)—*Con.*	6	U	27	82	47	.....	156	212
" "	6	U	18	58	47	.....	123	176
L'Orignal.....	1	R	57	20	11	.....	88	116
"	1	R	50	47	32	.....	129	155
"	2	R	32	57	6	.....	95	125
"	2	R	27	34	10	.....	71	92
Vankleek Hill.....	1	R	37	13	59	.....	109	137
"	1	R	40	9	53	.....	102	152
"	2	R	37	4	91	2	134	150
"	2	R	15	4	51	1	71	125
"	3	R	25	9	84	.....	118	160
"	3	R	28	6	56	.....	90	139
Totals—Totaux.....	75	.....	2,519	4,198	2,387	26	9,130	12,708

Majority for / Majorité pour **Gustave Evanturel** over (sur) **J. N. Coupal, 1,679. / H. Horton, 1, 811.**

PRINCE EDWARD-LENNNOX. Population—1921, 25,843.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Hubbs	Edward James Sexsmith			
Ameliasburg	1	R	139	104	.....	243	288
" A-M	2	R	104	50	.....	154	186
" N-Z	2	R	80	44	.....	124	161
" A-M	3	R	100	41	.....	141	201
" N-Z	3	R	36	38	.....	74	107
"	4	R	120	76	1	197	242
"	5	R	120	88	1	209	280
Athol A-M	1	R	84	76	1	161	212
" N-Z	1	R	66	47	.....	113	132
"	2	R	42	115	1	158	194
"	3	R	46	36	.....	82	106
Amherst Island	1	R	76	104	.....	180	271
"	2	R	26	71	.....	97	155
Adolphustown	1	R	77	104	.....	181	221
"	2	R	25	35	.....	60	75
Bloomfield A-M	1	R	66	58	.....	124	280
" N-Z	1	R	56	58	.....	114	155
Hillier	1	R	82	103	.....	185	222
"	2	R	133	75	3	211	283
"	3	R	102	49	1	152	189
"	4	R	74	128	1	203	236
Hallowell	1	R	63	134	.....	197	277
"	2	R	59	44	.....	103	145
"	3	R	82	136	.....	218	264
" A-M	4	R	102	64	.....	166	243
" N-Z	4	R	65	60	.....	125	173
"	5	R	63	44	.....	107	169
" A-M	6	R	54	83	.....	137	197
" N-Z	6	R	16	63	.....	79	103
Marysburg North (Nord)	1	R	93	80	1	174	246
" "	2	R	63	81	.....	144	210
" "	3	R	72	106	1	179	191
Fredericksburgh North (Nord)	1	R	90	105	1	196	239
" " A-M	2	R	67	65	.....	132	188
" " N-Z	2	R	16	42	.....	58	85
" " A-M	3	R	87	75	2	161	219
" " N-Z	3	R	86	54	.....	140	163
Napanee West Ward (Quartier Ouest) A-M	1	R	113	62	1	176	247
" " N-Z	1	R	66	34	.....	100	134
" " A-M	2	R	100	98	3	201	256
" " N-Z	2	R	108	77	2	187	208
Napanee, Centre Ward (Quartier Centre) A-M	3	R	87	29	1	117	245
" " N-Z	3	R	55	36	.....	91	128
" " A-M	4	R	138	113	1	251	298
" " N-Z	4	R	67	51	.....	19	194
Napanee, East Ward (Quartier tier Est) A-M	5	R	100	98	.....	198	239
" " N-Z	5	R	60	46	2	108	128
Picton A-M	1	R	106	76	.....	182	238
" N-Z	1	R	72	35	.....	107	135
" A-M	2	R	110	77	.....	187	223
" N-Z	2	R	70	54	3	127	175
" A-M	3	R	107	61	.....	168	206
" N-Z	3	R	75	75	.....	150	192
" A-M	4	R	112	78	.....	190	224
" N-Z	4	R	53	44	.....	97	134
"	5	R	108	74	.....	182	223
"	6	R	132	94	.....	226	246
" A-M	7	R	140	85	.....	225	273
" N-Z	7	R	74	28	3	105	130
Richmond	1	R	92	77	.....	169	199
"	2	R	98	104	3	205	234
" A-M	3	R	91	92	.....	183	218

PRINCE EDWARD-LENNOX—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Hubbs	Edward James Sexsmith			
Richmond—*Con*.....N-Z	3	R	37	48	.....	85	113
"	4	R	81	43	.....	124	159
" .....A-M	5	R	87	52	.....	139	179
" .....N-Z	5	R	63	28	.....	91	121
Sophiasburg.....	1	R	101	96	.....	197	277
" .....A-M	2	R	42	82	1	125	189
" .....N-Z	2	R	24	63	.....	87	119
"	3	R	84	121	1	206	255
"	4	R	64	130	.....	194	248
Frederickburgh South (Sud) A-M	1	R	84	49	.....	133	196
" " N-Z	1	R	36	29	.....	65	107
" "	2	R	123	84	.....	207	273
Marysburg South (Sud).....	1	R	79	61	.....	140	201
" "	2	R	79	93	.....	172	210
" "	3	R	90	79	2	171	229
Wellington.....A-M	1	R	90	61	1	152	183
" .....N-Z	1	R	64	28	2	94	117
" .....A-M	2	R	80	82	.....	162	193
" .....N-Z	2	R	61	38	.....	99	128
Totals—Totaux.....	81	.....	6,435	5,701	40	12,176	15,933

Majority for / Majorité pour } **John Hubbs, 734.**

RENFREW NORTH (NORD) Population—1921, 27,079.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ira Delbert Cotnam.	Matthew McKay.			
Alice and Fraser	1	R	48	55	.....	103	273
"	2	R	61	65	.....	126	194
"	3	R	26	115	.....	141	274
"	4	R	67	53	.....	120	193
Algona North (Nord)	5	R	72	83	.....	155	214
" "	6	R	35	8	.....	43	59
" South (Sud)	7	R	31	90	1	122	207
" "	8	R	1	47	.....	48	132
Bromley	9	R	29	88	.....	117	224
"	10A	R	54	63	.....	117	163
"	10B	R	83	107	.....	190	257
"	11	R	14	47	.....	61	91
"	12	R	52	47	.....	99	136
Cobden	14A	R	97	37	.....	134	165
"	14B	R	101	47	.....	148	199
Cameron	15	R	48	48	2	98	160
Clara and Fitzgerald	16	R	61	7	.....	68	70
Deacon, Anglin and Dickson	17	R	19	7	.....	26	43
Eganville	18	R	164	65	.....	229	282
Edgar, White, Niven, Barron, Guthrie, Stratton and Master	19	R	7	15	.....	22	33
Head and Bronson	20	R	53	43	.....	96	139
Maria	21	R	15	9	.....	24	35
Murchison, Dickens, Preston, Clancy, Lyell, Madawaska	22	R	141	56	1	198	304
Airy	23	R	146	80	2	228	300
PEMBROKE							
East Ward (Quartier Est)	24A	U	121	35	1	157	247
" "	24B	U	125	85	4	214	318
" "	24C	U	155	69	1	225	335
" "	24D	U	83	69	.....	152	245
" "	24E	U	124	76	.....	200	311
" "	24F	U	157	77	.....	234	362
" "	24G	U	109	37	.....	146	212
Centre Ward (Quartier Centre)	25A	U	52	74	.....	126	204
" "	25B	U	124	106	8	238	323
" "	25C	U	83	98	1	182	265
" "	25D	U	97	131	.....	228	382
" "	25E	U	111	111	1	223	320
" "	25F	U	65	72	.....	137	188
West Ward (Quartier Ouest)	26A	U	75	89	3	167	265
" "	26B	U	60	57	.....	117	194
" "	26C	U	87	137	.....	224	343
" "	26D	U	70	157	1	228	355
" "	26E	U	62	86	.....	148	204
" "	26F	U	68	58	.....	126	185
" "	26G	U	82	121	.....	203	190
" "	26H	U	48	56	.....	104	157
Pembroke Township	27	R	109	38	.....	147	216
Petawawa	28	R	59	95	.....	154	233
"	29	R	61	59	.....	120	188
Rolph, Buchanan and Wylie	30	R	44	80	.....	124	182
" " "	31A	R	82	37	.....	119	177
" " "	31B	R	89	51	.....	140	188
Ross	32	R	90	29	.....	119	205
"	33A	R	63	37	1	101	198
"	33B	R	86	25	.....	111	195
"	34	R	78	52	.....	130	270
Stafford	35	R	123	14	.....	137	280
"	36	R	32	72	.....	104	187
"	37	R	60	47	.....	107	187
Indian Reserve (Golden Lake)	38	R	3	2	.....	5	11
Sabine, Welsh's Mills	39	R	21	22	.....	43	75
Westmeath, Beechburg	40A	R	159	81	.....	240	296

RENFREW NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ira Delbert Cotnam.	Matthew McKay.			
Westmeath, Beachburg—*Con*..	40B	R	127	62	.....	189	290
" "	41	R	102	40	.....	142	223
" "	42A	R	54	55	.....	109	228
" "	42B	R	45	103	.....	148	186
" "	43	R	115	34	.....	149	226
" "	44	R	33	103	3	139	216
Wilberforce.....	45	R	54	111	1	166	242
"	46	R	90	88	1	179	250
"	47	R	78	50	.....	128	198
"	48	R	63	59	1	123	180
Totals—Totaux.....	71		5,303	4,529	33	9,865	15,179

Majority for / Majorité pour } Ira Delbert Cotnam, 774.

RENFREW SOUTH (SUD) Population—1921, 27,061.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Thomas Andrew Low.	Martin James Maloney			
Admaston	1	R	81	67	.....	148	194
"	2	R	92	71	2	165	263
"	3	R	73	69	.....	142	192
"	4	R	68	29	.....	97	173
"	5	R	30	53	.....	83	105
"	6	R	19	11	.....	30	42
Arnprior	7	R	42	141	1	184	274
"	8	R	55	131	.....	186	246
"	9	R	57	71	.....	128	172
"	9A	R	63	69	.....	132	172
"	10	R	52	127	.....	184	228
"	11	R	41	133	3	177	225
"	12	R	60	105	.....	165	229
"	13	R	32	140	2	174	208
"	13A	R	57	92	.....	149	211
"	14	R	49	138	.....	187	240
"	15	R	65	110	3	178	212
Bagot and Blythfield	16	R	97	197	.....	294	354
" "	17	R	23	28	.....	51	62
" "	18	R	31	24	.....	55	62
" "	19	R	16	58	.....	74	82
" "	20	R	23	15	.....	38	51
Brougham	21	R	24	85	5	114	131
"	22	R	18	48	.....	66	78
"	23	R	14	46	.....	60	66
Braeside	24	R	77	68	.....	145	181
"	24A	R	52	45	.....	97	130
Brudenell	25	R	82	96	.....	178	237
"	26	R	42	23	2	67	119
Eganville	27	R	41	216	.....	257	290
Grattan	28	R	54	173	2	229	280
"	29	R	37	90	1	128	162
"	30	R	45	134	.....	179	235
"	31	R	39	107	.....	146	157
Griffith	32	R	25	22	.....	47	67
Hagarty	33	R	70	124	.....	194	272
"	34	R	9	44	.....	53	93
"	35	R	54	108	.....	162	279
"	36	R	92	35	.....	127	170
"	37	R	15	25	.....	40	69
"	38	R	16	47	.....	63	71
Horton	39	R	90	146	.....	236	307
"	40	R	86	55	1	142	161
"	41	R	69	49	.....	118	167
Killaloe Station	42	R	97	162	.....	259	275
Lynedoch	43	R	94	18	.....	112	172
Matawatchan	44	R	57	45	.....	102	159
McNab	45	R	83	63	.....	146	190
"	46	R	85	66	.....	151	230
"	47	R	72	77	.....	149	221
"	48	R	51	63	.....	114	170
"	49	R	83	73	1	157	193
"	50	R	81	83	.....	164	190
"	50A	R	69	73	.....	142	196
"	51	R	35	17	.....	52	91
Radcliffe	52	R	41	117	1	159	264
Raglan	53	R	138	60	.....	198	273
"	54	R	4	24	.....	23	38
"	55	R	49	14	.....	63	77
RENFREW.							
Ward 1 (Quartier 1)	56	R	116	119	.....	235	290
" "	57	R	101	111	.....	212	255
" "	58	R	100	118	.....	218	268
" "	59	R	97	127	3	227	313

RENFREW SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Thomas Andrew Low.	Martin James Maloney			
Ward 2 (Quartier 2)	60	R	106	80	1	187	274
" "	61	R	124	93	.....	217	286
" "	62	R	83	75	.....	158	216
" "	63	R	143	97	1	241	317
Ward 3 (Quartier 3)	64	R	127	115	1	243	300
" "	65	R	94	76	2	172	230
" "	66	R	143	93	1	237	300
" "	67	R	115	106	1	222	282
Sebastopol	68	R	67	62	.....	129	149
"	69	R	20	62	.....	82	92
Sherwood and Burns	70	R	41	103	.....	144	200
Sherwood and Jones	71	R	76	96	2	174	216
" "	72	R	70	65	2	137	190
" "	73	R	86	118	.....	204	294
Totals—Totaux	77	.....	4,925	6,336	38	11,299	14,930

Majority for / Majorité pour } Martin James Maloney. 1,411,

RUSSELL. Population—1921, 43,413.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred Goulet	Duncan Cameron Merkley			
Cambridge Township	1A	R	135	24	.....	159	331
" "	1B	R	64	11	1	76	
" "	2A	R	120	26	.....	146	219
" "	2B	R	104	2	.....	106	147
" "	3A	R	126	9	.....	135	187
" "	3B	R	63	23	.....	86	123
" "	4	R	91	8	.....	99	261
" "	5	R	60	6	.....	66	150
" "	6	R	73	6	1	80	115
Casselman Village	1A	R	132	50	.....	182	456
"	1B	R	169	43	1	213	
Clarence Township	1A	R	110	40	.....	150	432
"	1B	R	135	40	.....	175	
"	2A	R	94	7	1	102	390
"	2B	R	151	4	.....	155	
"	3	R	49	82	.....	131	180
"	4	R	139	5	1	145	179
"	5A	R	47	41	.....	88	150
"	5B	R	45	37	.....	82	153
"	6	R	143	0	1	144	203
"	7	R	68	2	1	71	114
"	8	R	119	8	.....	127	157
"	9	R	88	18	2	108	151
"	10	R	54	19	.....	73	105
"	11	R	69	22	.....	91	125
"	12	R	97	21	1	119	168
Cumberland Township	1A	R	41	79	.....	120	383
" "	1B	R	45	84	.....	129	
" "	2	R	34	46	.....	80	120
" "	3	R	120	5	1	126	169
" "	4A	R	21	73	.....	94	319
" "	4B	R	20	86	.....	106	
" "	5	R	21	25	.....	46	68
" "	6A	R	23	106	.....	129	365
" "	6B	R	33	99	1	133	
" "	7	R	62	20	.....	82	148
" "	8	R	65	97	.....	162	234
" "	9	R	107	45	.....	152	204
" "	10	R	36	13	.....	49	53
Eastview Town (Ville)	1A	U	29	82	2	113	279
" "	1B	U	17	71	1	89	163
" "	2A	U	112	45	.....	157	242
" "	2B	U	80	60	.....	140	250
" "	3A	U	76	39	2	117	177
" "	3B	U	59	47	.....	106	170
" "	4A	R	89	33	.....	122	190
" "	4B	U	73	24	.....	97	174
" "	5A	R	115	20	3	138	199
" "	5B	R	109	27	.....	136	204
" "	5C	U	80	16	.....	96	173
" "	6A	U	138	22	.....	160	244
" "	6B	U	168	10	.....	178	263
" "	6C	U	128	16	.....	144	220
Gloucester Township	1A	R	137	28	.....	165	367
" "	1B	R	78	23	.....	101	
" "	2A	R	81	46	1	128	175
" "	2B	R	44	50	.....	94	191
" "	3A	R	57	93	2	152	246
" "	3B	R	54	109	4	167	290
" "	4A	R	24	138	.....	162	465
" "	4B	R	52	88	.....	140	
" "	5	R	28	80	.....	108	200
" "	6	R	36	103	.....	139	239
" "	7	R	10	72	.....	82	126

RUSSELL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred Goulet	Duncan Cameron Merkley			
Gloucester Township—*Con*....	8	R	19	136	.....	155	272
" "	9	R	57	68	2	127	202
" "	10A	R	68	59	.....	127	325
" "	10B	R	60	38	.....	98	
" "	11	R	71	72	.....	143	212
" "	12A	R	45	120	.....	165	512
" "	12B	R	60	130	.....	190	
" "	13	R	22	44	.....	66	117
" "	14	R	72	19	.....	91	150
" "	15A	R	43	58	2	103	134
" "	15B	R	33	24	.....	57	61
Osgoode Township.....	1	R	36	64	.....	100	188
" "	2	R	48	19	.....	67	181
" "	3	R	17	88	.....	105	175
" "	4A	R	6	87	.....	93	143
" "	4B	R	6	128	.....	134	183
" "	5	R	4	74	.....	78	138
" "	6	R	29	118	.....	147	236
" "	7	R	23	50	.....	73	152
" "	8	R	11	76	.....	87	171
" "	9	R	41	120	.....	161	231
" "	10	R	51	91	2	144	247
" "	11	R	11	84	.....	95	220
" "	12	R	13	138	.....	151	252
" "	13	R	29	99	.....	128	172
Ottawa, Rideau Ward (Quartier).....	266A	U	33	61	.....	94	171
" "	266B	U	17	65	.....	82	151
" "	267	U	40	113	.....	153	255
" "	268A	U	34	58	.....	92	301
" "	268B	U	17	73	.....	90	
" "	269	U	66	110	.....	176	293
" "	270	U	61	68	1	130	283
" "	271	U	60	68	.....	128	249
" "	272	U	68	44	.....	112	224
" "	273	U	86	31	2	119	211
" "	274	R	114	25	.....	139	223
" "	275	U	50	63	.....	113	159
" "	276	U	64	65	1	130	222
Ottawa, Advance (Provisoire).	.....	.....	0	0	.....	0	.....
Rockland Town (Ville).....	1A	R	140	17	.....	157	584
" "	1B	R	144	10	.....	154	
" "	1C	R	118	15	1	134	
" "	2A	R	124	20	3	147	597
" "	2B	R	150	22	.....	172	
" "	2C	R	127	26	.....	153	
" "	3A	R	164	5	.....	169	396
" "	3B	R	126	14	3	143	
Russell Township.....	1	R	38	32	.....	70	140
"	2	R	12	125	.....	137	207
"	3A	R	10	115	1	126	172
"	3B	R	21	123	.....	144	198
"	4	R	2	114	.....	116	152
"	5	R	25	6	1	32	111
"	6	R	58	3	.....	61	120
"	7	R	77	7	.....	84	180
"	8A	R	136	7	1	144	510
"	8B	R	153	9	2	164	
"	9	R	59	3	.....	62	108
Totals—Totaux.....	121	.....	8,419	6,328	51	14,798	22,900

Majority for / Majorité pour } Alfred Goulet, 2,091.

SIMCOE EAST (EST) Population—1921, 37,122.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Manley Chew.	Alfred Burke Thompson.			
Coldwater	1	R	52	78	1	131	166
"	2	R	65	80		145	188
Matchedash	1	R	61	73		134	215
"	2	R	4	18		22	
Medonte	1	R	47	52		99	153
"	1A	R	33	58		91	125
"	2	R	70	32		102	146
"	3	R	58	71		129	225
"	4	R	62	30		92	127
"	4A	R	47	35		82	100
"	5	R	30	30		60	102
"	5A	R	40	46		86	126
"	6	R	24	31		55	129
"	7	R	5	89		94	126
"	7A	R	11	81		92	108
"	8	R	28	56		84	122
Orillia Township	1	R	104	84		188	226
" "	2	R	51	84		135	190
" "	3	R	33	47		80	135
" "	4	R	39	73		112	163
" "	5	R	32	103		135	182
" "	5A	R	48	67		115	156
" "	6	R	65	68		133	188
" "	7	R	11	42		53	117
" "	8	R	22	58		80	173
" "	9	R	32	27		59	115
" "	10	R	65	100		165	227
" "	10A	R	60	77		137	167
Penetanguishene	1	R	127	81	1	209	255
"	1A	R	136	36		172	226
"	1B	R	166	63		229	259
"	2	R	112	106		218	292
"	2A	R	138	162	4	204	264
"	2B	R	84	90		174	181
"	2C	R	91	104		195	250
"	3	R	42	169		211	228
Port McNicoll	1	R	76	127		203	272
"	2	R	54	123	1	178	200
" {Advance		R	7	20		27	
" {Provisoire							
Tay	1	R	38	19		57	34
"	1A	R	16	23		39	68
"	2	R	19	95	1	115	175
"	3	R	25	72		97	177
"	4	R	23	78		101	124
"	5	R	53	68	1	122	162
"	5A	R	51	47		98	132
"	6	R	25	51		76	98
"	7A	R	35	23		58	79
"	7B	R	33	13		46	61
"	8	R	45	67		112	143
"	9	R	16	79		95	143
Tiny	1	R	37	86		123	183
"	1A	R	45	60		105	150
"	2	R	171	88	3	262	298
"	3	R	174	26		200	210
"	3A	R	133	42		175	240
"	4	R	86	125		211	262
"	5	R	127	41	3	171	213
"	5A	R	89	19		108	152
"	6	R	19	25		44	74
Midland	1	U	105	93		198	273
"	1A	U	70	55		125	195
"	1B	U	96	60		156	233
"	1C	U	106	86		192	286

SIMCOE EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Manley Chew.	Alfred Burke Thompson.			
Midland Ward (Quartier)—*Con.*	1D	U	90	66	.....	156	208
" "	2	U	76	65	.....	141	176
" "	2A	U	81	68	1	150	198
" "	2B	U	70	78	1	149	186
" "	2C	U	78	79	1	158	193
" "	3	U	89	63	.....	152	241
" "	3A	U	77	20	.....	97	151
" "	3B	U	117	45	.....	162	219
" "	3C	U	111	28	.....	139	220
" "	3D	U	102	49	.....	151	232
" "	4	U	112	108	.....	220	313
" "	4A	U	116	131	.....	247	331
" "	4B	U	110	118	.....	228	324
" "	4C	U	84	124	1	209	285
" "	4D	U	57	62	.....	119	185
Orillia, Town (Ville).....	1	U	59	113	.....	172	219
" "	1A	U	48	84	2	134	205
" "	2	U	64	111	.....	175	242
" "	2A	U	58	85	.....	143	207
" "	3	U	61	128	1	190	258
" "	4	U	87	124	.....	211	306
" "	5	U	61	101	1	163	202
" "	5A	U	72	102	.....	174	228
" "	6	U	60	61	.....	121	171
" "	7	U	52	60	.....	112	167
" "	7A	U	56	84	.....	140	195
" "	8	U	47	86	.....	133	198
" "	8A	U	52	86	.....	138	186
" "	9	U	36	91	.....	127	189
" "	9A	U	77	115	1	193	253
" "	10	U	76	73	.....	149	236
" "	10A	U	86	68	.....	154	219
" "	11	U	52	89	2	143	220
" "	11A	U	46	70	.....	116	164
" "	12	U	59	101	.....	160	216
" "	12A	U	32	85	.....	117	153
" "	13	U	46	82	.....	128	191
" "	13A	U	53	56	.....	109	135
" "	14	U	77	120	.....	197	274
Victoria Harbour.....	1	R	81	80	.....	161	206
" "	1A	R	63	90	.....	153	193
" "	2	R	64	54	1	119	138
" "	2A	R	65	43	.....	108	134
Totals—Totaux.....	107		6,929	7,658	27	14,614	19,956

Majority for / Majorité pour } **Alfred Burke Thompson, 729.**

SIMCOE NORTH (NORD) Population—1921, 22,100.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Alves Boys	Ernest Charles Drury			
Barrie	1	U	112	96	1	209	282
"	1A	U	83	86		169	254
"	2A	U	79	88		167	247
"	2	U	72	55		127	188
"	2B	U	72	69	1	142	206
"	2C	U	41	58		99	165
"	3	U	111	80	1	192	305
"	3A	U	96	48	1	145	206
"	3B	U	67	64		131	191
"	4	U	70	35		105	167
"	4A	U	114	77		191	291
"	4B	U	51	64	1	116	168
"	4C	U	117	51	3	171	267
"	4D	U	105	52	1	158	233
"	4E	U	56	59	1	116	170
"	5	U	84	38		122	176
"	5A	U	134	61		195	269
"	5B	U	89	46		135	204
"	5C	U	78	38		116	212
"	6	U	75	33		108	171
"	6A	U	124	41		165	277
"	6B	U	90	33		123	203
" Advance (Provisoire)	6C	U	92	19	3	114	
"	6D	U	122	19		141	222
Collingwood, Town (Ville)	7	U	155	55		212	326
" "	7A	U	151	47		198	275
" "	8	U	81	57		138	214
" "	8A	U	93	43		136	202
" "	8B	U	104	45		149	241
" "	9	U	113	79	3	195	314
" "	9A	U	88	64		152	234
" "	10	U	128	54	1	183	283
" "	10A	U	148	67		215	335
" "	11	U	124	84		208	311
" "	11A	U	91	55		146	205
" "	11B	U	77	46		123	187
" "	12	U	124	51		175	256
" "	12A	U	118	79		197	285
" "	12B	U	125	63	1	189	286
Creemore, Village	13	R	98	79	2	179	224
" "	13A	R	137	65	1	203	229
Flos Township	14	R	43	93	1	137	187
" "	15	R	76	85	3	164	238
" "	16	R	32	86		118	186
" "	17	R	112	62		174	233
" "	17A	R	97	40		137	178
" "	18	R	27	148	1	176	220
" "	19	R	64	146		210	316
" "	20	R	73	123		196	222
Nottawasaga Township	21	R	61	79		140	190
" "	22	R	48	65		113	160
" "	23	R	57	53		110	165
" "	24	R	73	99		172	247
" "	25	R	23	63		86	104
" "	26	R	66	63		129	166
" "	27	R	74	85		159	249
" "	28	R	78	31		109	151
" "	29	R	92	18		110	125
" "	30	R	90	115		205	264
" "	31	R	70	54		124	181
" "	31A	R	64	67		131	187
" "	32	R	44	54		98	128
Oro Township	33	R	18	105		123	145
" "	34	R	36	100		136	215
" "	35	R	35	108		143	211

SIMCOE NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Alves Boys	Ernest Charles Drury			
Oro Township—*Con*.....	36	R	43	152	.....	195	236
" "	37	R	29	136	.....	165	242
" "	38	R	16	72	.....	88	173
" "	39	R	44	81	.....	125	142
" "	40	R	97	81	1	179	238
" "	41	R	49	82	.....	131	164
Sunnidale Township.....	42	R	70	52	.....	122	188
" "	43	R	67	48	.....	115	175
" "	43A	R	85	68	.....	153	209
" "	44	R	53	86	.....	139	181
" "	45	R	58	98	.....	156	211
" "	46	R	81	7	.....	88	146
" "	47	R	23	128	.....	151	183
Stayner, Town (Ville).....	48	R	55	88	.....	143	202
" "	48A	R	90	79	1	170	202
" "	49	R	94	89	3	186	260
Vespra Township.....	50	R	20	142	.....	162	238
" "	51	R	70	91	.....	161	249
" "	52	R	69	94	1	164	223
" "	53	R	101	140	1	242	281
" "	54	R	65	101	1	167	248
" "	55	R	5	30	.....	35	57
" "	56	R	18	29	.....	47	59
" "	57	R	41	36	.....	77	123
Totals—Totaux.....	89	.....	6,885	6,295	36	13,216	18,679

Majority for / Majorité pour } **William Alves Boys, 590,**

STORMONT Population—1921, 25,134.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles James Hamilton	George Ira Gogo			
Roxborough Township	1A	R	70	82	1	153	237
" "	1B	R	59	88	1	148	272
" "	2	R	95	43	.....	138	198
" "	3	R	55	67	1	123	204
" "	4A	R	67	50	.....	117	147
" "	4B	R	90	94	.....	184	250
" "	5	R	25	72	.....	97	194
" "	6	R	39	121	.....	160	258
" "	7A	R	45	86	.....	131	176
" "	7B	R	74	103	.....	177	243
Finch, Township	1	R	64	59	.....	123	177
"	2	R	65	45	.....	110	173
"	3	R	62	41	1	104	163
"	4	R	79	134	.....	213	286
"	5	R	68	81	.....	149	246
"	6A	R	48	72	1	121	187
"	6B	R	38	57	.....	95	139
"	7	R	8	98	.....	106	152
"	8	R	35	32	2	69	140
Finch, Village	.....	R	162	58	.....	220	250
Osnabruck Township	1A	R	69	43	.....	112	171
" "	1B	R	70	47	.....	117	181
" "	2	R	83	87	.....	170	239
" "	3A	R	67	69	.....	136	159
" "	3B	R	44	44	.....	88	153
" "	4A	R	73	30	2	105	164
" "	4B	R	68	28	1	97	161
" "	5	R	113	53	.....	166	247
" "	6	R	50	61	.....	111	170
" "	7A	R	89	61	.....	150	215
" "	7B	R	84	54	.....	138	216
" "	8	R	62	84	.....	146	259
Cornwall Township	1A	R	52	146	2	200	247
" "	1B	R	65	164	.....	229	286
" "	1C	R	65	126	.....	191	215
" "	2	R	79	71	.....	150	187
" "	3	R	125	34	1	160	267
" "	4	R	95	34	.....	129	203
" "	5	R	92	78	.....	170	234
" "	6A	R	22	51	.....	73	115
" "	6B	R	54	90	1	145	175
" "	7A	R	28	45	.....	73	152
" "	7B	R	37	75	.....	112	207
" "	8A	R	58	46	.....	104	182
" "	8B	R	53	87	.....	140	197
" "	9A	R	152	90	.....	242	289
" "	9B	R	168	151	.....	319	344
" "	10A	R	80	43	.....	123	213
" "	10B	R	154	45	.....	199	203
" "	11A	R	66	137	.....	203	228
" "	11B	R	38	126	.....	164	183
Cornwall, Town (Ville)	1A	U	28	152	.....	180	242
" "	1B	U	46	204	.....	250	312
" "	2A	U	44	91	.....	135	166
" "	2B	U	54	102	.....	156	212
" "	3A	U	129	58	.....	187	221
" "	3B	U	69	52	.....	121	155
" "	4A	U	94	39	.....	133	171
" "	4B	U	78	58	.....	136	183
" "	5A	U	112	25	4	141	198
" "	5B	U	116	51	.....	167	221
" "	6A	U	114	59	.....	173	231
" "	6B	U	149	59	4	212	277
" "	7A	U	86	58	.....	144	181
" "	7B	U	123	76	.....	199	255

STORMONT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles James Hamilton	George Ira Gogo			
Cornwall, Town (Ville)—*Con*...	8A	U	88	67	1	156	204
" "	8B	U	66	36	4	106	134
" "	9A	U	90	51	.....	141	189
" "	9B	U	110	56	4	170	230
" "	10A	U	132	49	3	184	239
" "	10B	U	148	61	.....	209	266
" "	11A	U	103	85	.....	188	228
" "	11B	U	124	122	2	248	321
Totals—Totaux.....	73	.....	5,706	5,394	36	11,136	15,426

Majority for / Majorité pour } **Charles James Hamilton, 312.**

TIMISKAMING NORTH (NORD) Population—1921, 26,028

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Bradette.	Charles Vincent Gallagher.	John Ray O'Neill			
Bourkes	1	R	7	5	33	.....	45	66
Yorkston	2	R	0	2	16	.....	18	51
Ramore	3	R	137	2	46	2	187	250
Vimy Ridge	4	R	0	25	14	.....	39	60
Hislop	5	R	35	5	6	.....	46	62
"	6	R	0	6	12	.....	18	100
Bowman	7	R	1	16	60	.....	77	219
Matheson	8	R	3	31	58	1	93	129
"	9	R	0	24	31	.....	55	79
Beatty	10	R	0	20	13	.....	33	70
"	11	R	0	12	17	.....	29	49
Carr	12	R	6	8	21	.....	35	55
Harker	13	R	0	3	2	.....	5	17
Hollaway	14	R	6	0	4	.....	10	17
Watabeag	15	R	1	8	12	.....	21	79
Anthony	16	R	0	22	18	.....	40	102
Homer	17	R	26	0	15	.....	41	52
Shillington	18	R	3	19	52	.....	74	134
Alert	19	R	47	9	5	.....	61	118
German	20	R	0	4	9	.....	13	100
Val Gagné	21	R	74	8	25	.....	107	143
Monteith	22	R	18	33	79	.....	130	242
Goldlands	23	R	2	9	20	.....	31	54
Porquis Junction	24	R	2	35	101	.....	138	203
Onagon	25	R	23	4	1	.....	28	55
Ansonville	26	U	104	26	64	4	198	308
"	27	U	81	16	34	1	132	248
"	28	U	126	17	29	6	178	308
"	29	U	134	8	45	3	190	302
Victoriaville	30	R	79	29	51	9	168	197
Iroquois Falls	31	U	23	38	128	.....	189	250
"	32	U	25	18	74	1	118	169
"	33	U	25	22	103	.....	150	215
"	34	U	14	15	81	1	111	163
Teefy	35	R	8	16	4	.....	28	44
"	36	R	3	14	9	.....	26	40
Edwards	37	R	65	3	4	.....	72	136
McIntosh Springs	38	R	26	1	7	.....	34	81
Connaught	39	R	27	37	95	.....	159	241
Night Hawk Peninsula	40	R	1	30	17	2	50	145
Dugwal	41	R	15	12	13	2	42	99
Hoyle	42	R	17	3	8	.....	28	42
Three Nations	43	R	0	3	3	.....	6	4
Porcupine	44	R	6	52	19	.....	77	87
Lakeview Townsite	45	R	0	32	26	.....	58	77
Shaw	46	R	0	5	11	.....	16	17
Deloro	47	R	1	23	27	.....	51	53
"	48	R	11	19	35	.....	65	105
Dome	49	R	3	21	119	.....	143	229
"	50	R	3	19	111	.....	133	215
" West (Ouest)	51	R	2	38	17	.....	57	72
Porcupine South (Sud)	52	U	4	135	119	.....	258	353
" "	53	U	1	98	66	5	170	260
" "	54	U	1	63	66	.....	130	183
Tisdale	55	R	0	13	7	.....	20	31
"	56	R	0	21	15	.....	36	60
"	57	R	11	120	173	.....	304	459
"	58	R	9	57	96	.....	162	240
"	59	R	3	54	103	.....	160	231
"	60	R	3	10	29	.....	42	56
"	61	R	31	23	28	1	83	104
Timmins Town (Ville)	62	U	14	23	42	.....	79	117
" "	63	U	93	63	105	4	265	365
" "	64	U	67	35	67	2	171	263
" "	65	U	1	5	8	.....	14	23

TIMISKAMING NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Bradette.	Charles Vincent Gallagher.	John Ray O'Neill.			
Timmins, Town (Ville)—*Con.*	66	U	63	10	59	1	133	232
" "	67	U	33	18	52	1	104	242
" "	68	U	34	21	45	.....	100	243
" "	68A	U	39	43	87	1	170	329
" "	69	U	50	57	98	.....	205	401
" "	70	U	23	29	88	2	142	298
" "	71	U	82	72	98	4	256	379
" "	72	U	45	38	86	.....	169	299
" "	73	U	62	42	50	.....	154	245
" "	74	U	35	38	80	.....	153	231
" "	75	U	42	19	35	.....	96	175
" "	76	U	27	19	40	.....	86	140
" "	77	U	106	10	55	.....	171	315
" "	78	U	55	26	35	.....	116	228
" "	78A	U	53	21	33	1	108	197
" "	79	U	66	32	67	1	166	320
" "	80	U	35	37	84	1	157	236
" "	81	U	14	20	75	2	111	168
" "	82	U	33	5	14	.....	52	94
" "	83	U	26	8	25	.....	59	105
" "	84	U	53	23	24	.....	100	160
" "	85	U	10	2	8	.....	20	31
Tisdale	86	R	36	19	74	.....	129	310
Mountjoy	87	R	56	24	29	.....	109	250
Sandy Falls	88	R	5	4	12	.....	21	65
Mahaffey	89	R	0	5	7	.....	12	15
Wawaitin Falls	90	R	1	0	18	.....	19	23
Nellie Lake	91	R	0	38	18	.....	56	85
Devonshire	92	R	26	17	13	4	60	86
Holland	93	R	22	6	25	.....	53	94
Nahma	94	R	52	4	22	.....	78	113
Cochrane	95	U	106	23	81	.....	210	287
"	96	U	92	29	105	.....	226	332
"	97	U	84	18	78	1	181	265
"	98	U	106	7	42	1	156	240
"	99	U	64	26	63	1	154	239
"	100	U	70	22	70	.....	162	267
" Rural	101	R	38	11	40	2	91	124
Fournier	102	R	46	5	14	2	67	84
Frederickhouse	103	R	94	9	41	.....	144	187
Hunta	104	R	10	4	54	.....	68	124
Driftwood	105	R	71	3	9	.....	83	165
Smooth Rock Falls	106	R	50	116	53	4	243	281
" "	107	R	52	104	63	1	220	270
Jacksonboro	108	R	9	10	55	.....	74	97
Strickland	109	R	50	3	27	.....	80	125
Gregoire Mills	110	R	55	20	5	2	82	130
Fauquier	111	R	74	76	50	2	202	295
Moonbeam	112	R	227	7	5	.....	239	328
Kitigan	113	R	83	0	4	1	88	189
Kapuskasing	114	R	148	24	127	.....	299	398
"	115	R	114	6	80	.....	200	273
"	116	R	59	5	67	.....	139	164
"	117	R	54	35	63	1	153	257
Valrita	118	R	84	16	14	1	115	213
Harty	119	R	92	7	6	.....	105	160
Opazatika	120	R	66	5	19	.....	90	105
Lowther	121	R	42	2	7	.....	51	50
Mattice	122	R	99	7	28	1	135	190
Fryatt	123	R	57	2	6	.....	65	86
Kendall	124	R	43	4	19	1	67	105
Hearst	125	R	57	27	60	.....	144	203
"	126	R	34	34	49	1	118	160
Kendall	127	R	52	16	23	.....	91	236
Casgrain	128	R	22	17	31	.....	70	131

TIMISKAMING NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Bradette.	Charles Vincent Gallagher.	John Ray O'Neill.			
Weyborn	129	R	19	12	36	.....	67	214
Stavert	130	R	47	0	30	.....	77	119
Coppell	131	R	48	6	27	3	84	120
Ryland	132	R	14	11	18	.....	43	129
Kabina	133	R	1	35	1	.....	37	58
Ameson	134	R	0	16	1	.....	17	53
Cochrane, Advance (Provisoire)	135	R	6	17	7	.....	30	
Abitibi	136	R	14	9	31	.....	54	83
Brower	137	R	11	31	37	.....	79	156
Kennedy	138	R	2	12	18	.....	32	54
Norembega	139	R	97	11	11	9	128	184
Bingle	140	R	1	8	1	.....	10	15
Low Bush	141	R	1	11	12	1	25	61
Mace	142	R	0	9	2	.....	11	49
Goodwin	143	R	1	8	0	.....	9	11
Glackmeyer	144	R	80	0	3	2	85	116
"	145	R	46	0	6	.....	52	57
"	146	R	62	2	14	.....	78	126
Clute	147	R	31	12	7	.....	50	73
"	148	R	12	25	37	1	75	156
Gardiner	149	R	1	2	20	.....	23	46
Wurtele	150	R	3	1	0	.....	4	10
Menapia	151	R	3	2	15	.....	20	96
Tolmie	152	R	13	31	35	.....	79	211
Moose Factory	154	R	2	21	25	.....	48	70
Barbers Bay	155	R	29	9	17	.....	55	76
Totals—Totaux	156	.....	5,560	3,255	6,053	100	14,968	24,261

Majority for / Majorité pour } **John Ray O'Neill** over (sur) { **J. A. Bradette, 493. / C. V. Gallagher, 2,798.**

TIMISKAMING SOUTH (SUD) Population—1921, 31,747.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ernest Frederick Armstrong.	Malcolm Lang.	Harold Milton Tremaine Welch.			
Cobalt	1A	U	12	62	64	.....	138	223
"	1B	U	7	43	49	4	103	107
"	2	U	37	77	57	.....	171	263
"	3	U	54	84	61	1	200	300
"	4A	U	68	34	29	.....	131	185
"	4B	U	59	27	34	.....	120	127
"	5A	U	82	17	21	.....	120	176
"	5B	U	67	23	44	.....	134	195
"	6	U	91	32	52	.....	175	176
"	7	U	31	16	39	2	88	122
Haileybury	8A	U	74	78	1	.....	154	230
"	8B	U	63	86	6	4	159	230
"	9	U	46	45	2	.....	93	148
"	10	U	41	70	5	2	118	210
"	11A	U	68	71	6	.....	145	208
"	11B	U	59	61	5	1	126	201
"	12	U	39	50	22	2	113	190
"	13	U	16	40	3	.....	59	108
"	14	U	34	23	9	.....	66	122
New Liskeard	15	R	92	80	7	.....	179	266
"	16	R	90	49	5	.....	144	192
"	17	R	46	63	8	.....	117	169
"	18	R	117	76	15	.....	208	304
"	19A	R	74	77	9	.....	160	249
"	19B	R	60	51	11	.....	122	252
"	20	R	86	85	12	.....	183	222
Englehart	21	R	190	65	14	.....	269	353
"	22	R	171	36	14	3	224	303
" Advance Provisoire	23	R	26	4	1	.....	31	.....
Latchford	24	R	60	34	2	.....	96	144
Thornloe	25	R	35	33	5	.....	73	79
Charlton	26	R	56	46	3	.....	105	133
James (Elk Lake)	27	R	109	63	22	.....	194	300
Teck	28A	R	79	33	29	2	143	337
"	28B	R	69	37	1	.....	137	342
"	29A	R	85	53	36	.....	174	288
"	29B	R	68	84	33	.....	185	340
"	29C	R	56	40	23	.....	119	243
"	30	R	58	24	47	.....	129	268
"	31	R	97	40	42	2	181	269
Tomiko	32	R	8	1	0	.....	9	15
Kenney	33	R	5	14	1	.....	20	70
Temagami	34	R	39	24	3	1	67	117
Bear Island	35	R	13	11	0	.....	24	49
Goward	36	R	17	12	0	.....	29	78
Coleman, Gillies	37	R	8	2	3	1	14	30
" Cobalt West (Ouest)	38	R	90	14	64	.....	168	287
" Giroux Lake	39	R	40	9	36	.....	85	141
" "	40	R	39	40	62	.....	141	222
Bucke Con. 1	41	R	26	41	45	.....	112	129
" " 2	42A	R	49	50	50	.....	149	195
" " 2	42B	R	38	36	74	2	150	188
" West Rd	43	R	23	33	0	.....	56	95
" Moore Cove	44	R	25	24	5	.....	54	113
Lorrain, Silver Centre	45	R	48	71	98	3	220	367
" Lorrain Valley	46	R	26	27	6	1	60	78
" Ragged Chutes	47	R	19	1	1	1	22	34
" Montreal River	48	R	6	20	0	.....	26	34
Firstbrook	49	R	9	21	4	.....	34	54
Hudson	50	R	45	42	5	.....	92	167
Dymond	51	R	36	48	1	.....	85	152
"	52	R	77	101	10	.....	188	296
Harris	53	R	70	55	2	.....	127	196

TIMISKAMING SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ernest Frederick Armstrong.	Malcolm Lang.	Harold Milton Tremaine Welch.			
Casey	54A	R	10	34	5	.....	49	110
"	54B	R	7	69	2	.....	78	156
Harley	55	R	60	49	7	.....	116	270
Kerns	56	R	59	44	36	.....	139	273
Henwood	57	R	50	32	11	.....	93	174
Cane	58	R	22	83	1	.....	106	152
Tudhope	59	R	13	4	5	.....	22	37
Elk Lake	60	R	15	21	2	.....	38	87
Gowganda	61	R	24	21	36	1	82	152
Haultain	62	R	53	24	29	1	107	190
Nicol	63	R	15	20	32	1	68	146
Beauchamp	64	R	33	10	2	.....	45	117
Armstrong 1	65	R	38	74	12	2	126	316
" 2	66	R	28	30	3	.....	61	309
Hilliard	67	R	79	21	7	.....	107	181
Brethour	68	R	33	36	5	.....	74	139
Ingram	69	R	45	27	1	.....	73	154
Evanturel	70	R	48	43	16	.....	107	206
Dack	71	R	51	29	10	.....	90	226
Hough Lake	72	R	22	13	1	.....	36	106
Hill Lake	73	R	18	5	14	.....	37	59
Robillard	74	R	19	24	10	1	54	139
Savard	75	R	7	13	0	.....	20	21
Chamberlain	76	R	38	31	7	.....	76	163
Marter	77	R	17	22	4	.....	43	105
Krugersdorf	78	R	35	14	3	.....	52	101
Catherine, Skead	79	R	9	12	4	.....	25	47
Boston Creek	80	R	27	19	14	.....	60	112
Rosegrove	81	R	21	15	4	.....	40	106
Matachewan	82	R	4	17	0	.....	21	80
Dane	83	R	25	11	2	.....	38	51
Larder, Argonaut	84	R	36	7	31	2	76	99
" Northland	85	R	2	11	1	.....	14	20
" Lake	86	R	20	25	6	.....	51	89
" Crown City	87	R	19	10	19	.....	48	63
Grenfell	88	R	18	3	3	.....	24	72
Sesikinika	89	R	6	35	3	.....	44	52
Capreol A-G	90	R	84	97	17	2	200	260
" H-P	91	R	101	102	6	.....	209	275
" Q-Z	92	R	79	73	14	.....	166	238
Norman	93	R	32	24	6	.....	62	96
Milnet	94	R	32	93	2	.....	127	175
Sellwood	95	R	11	11	0	.....	22	30
Capreol Township	96	R	84	101	24	.....	209	312
Hammer	97	R	86	126	21	.....	233	290
Blezard	98	R	68	80	4	.....	152	168
Garson	99	R	167	62	2	1	232	327
Massey Bay	100	R	74	31	6	.....	112	152
Crearer	101	R	11	8	1	.....	20	34
Cudleigh	102	R	0	0	0	.....	.....	61
Janes	103	R	2	2	0	.....	4	53
Bastedo	104	R	1	9	7	.....	17	29
Fell	105	R	21	19	9	.....	49	74
Walsh-Katrine	106	R	3	15	4	.....	22	38
Mowats	107	R	15	7	3	.....	25	57
Lorrain Dock	108	R	9	10	37	1	57	81
Lebel	109	R	5	9	21	.....	35	83
Morrissette	110	R	0	7	0	.....	7	16
Johnson	111	R	22	5	2	.....	29	72
Gillies Camp	112	R	1	0	0	.....	1	43
Totals—Totaux	123		5,362	4,558	1,882	44	11,846	19,535

Majority for / Majorité pour } **Ernest Frederick Armstrong** over (sur) { **Malcolm Lang, 804. / Harold Milton T. Welch, 3,480.**

TORONTO EAST (EST). Population—1921, 63,735.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harold Gerald Farrell.	Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1	1	U	16	47	.....	63	169
"	2	U	8	100	.....	108	223
"	3	U	17	118	4	139	248
"	4	U	11	95	.....	106	218
"	5	U	13	116	2	131	246
"	6	U	18	112	.....	130	238
"	7	U	9	54	.....	63	150
"	8	U	31	99	.....	130	279
"	9	U	13	112	2	127	253
"	10	U	26	109	.....	135	234
"	11	U	11	94	.....	105	224
"	12	U	12	66	.....	78	181
"	13	U	19	127	.....	146	288
"	14	U	14	107	.....	121	245
"	15	U	14	119	3	136	269
"	16	U	22	101	2	125	283
"	17	U	8	102	.....	110	238
"	18	U	17	123	3	143	245
"	19	U	19	80	.....	99	275
"	20	U	12	70	.....	82	194
"	21	U	32	69	5	106	229
"	22	U	17	99	.....	116	249
"	23	U	9	103	1	113	220
"	24	U	20	88	.....	108	250
"	25	U	10	98	1	109	272
"	26	U	14	59	1	74	165
"	27	U	18	60	.....	78	183
"	28	U	11	125	.....	136	255
"	29	U	27	69	.....	96	226
"	30	U	16	107	.....	123	232
"	31	U	21	104	.....	125	153
"	32	U	21	94	.....	115	236
"	33	U	12	86	1	99	247
"	34	U	7	74	.....	81	203
"	35	U	17	88	.....	105	276
"	36A	U	22	58	.....	80	162
"	36B	U	10	64	.....	74	148
"	37A	U	8	57	.....	65	172
"	37B	U	26	63	.....	89	132
"	38	U	13	111	.....	124	262
"	39	U	27	72	.....	99	167
"	40A	U	28	68	.....	96	187
"	40B	U	16	31	.....	47	114
"	41	U	19	105	.....	124	224
"	42	U	33	108	.....	141	282
"	43	U	11	100	1	112	233
"	44	U	20	54	.....	74	149
"	45	U	25	125	1	151	267
"	46A	U	25	64	.....	89	164
"	46B	U	22	78	.....	100	157
"	47	U	27	112	.....	139	249
"	48A	U	44	79	1	124	218
"	48B	U	27	98	.....	125	202
"	49	U	24	119	.....	143	269
"	50	U	17	85	.....	102	192
"	51	U	35	116	.....	151	252
"	52	U	21	123	.....	144	232
"	53	U	43	117	.....	160	287
"	54	U	31	102	.....	133	209
"	55	U	13	82	.....	95	183
"	56A	U	26	76	.....	102	184
"	56B	U	22	57	.....	79	161

TORONTO EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harold Gerald Farrell.	Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con*.....	57A	U	23	106	1	130	204
"	57B	U	19	47	.....	66	109
"	58A	U	28	65	.....	93	182
"	58B	U	16	49	.....	65	155
"	59	U	32	140	.....	172	271
"	60A	U	19	100	.....	119	180
"	60B	U	17	61	.....	78	140
"	61A	U	32	90	.....	122	317
"	61B	U	32	52	.....	84	
"	62	U	33	137	1	171	293
"	63	U	36	125	.....	161	240
"	64	U	15	59	2	76	184
"	65	U	36	95	.....	131	237
"	66	U	34	99	.....	133	271
"	67A	U	15	85	1	101	169
"	67B	U	15	68	.....	83	136
"	68	U	23	174	2	199	298
"	69	U	18	130	1	149	245
"	70	U	24	114	.....	138	222
"	71	U	21	157	4	182	291
"	72A	U	21	68	.....	89	164
"	72B	U	17	64	.....	81	134
"	73	U	35	99	.....	134	242
"	74	U	18	151	.....	169	272
"	75	U	42	109	.....	151	254
"	76	U	8	95	.....	103	180
"	77A	U	6	74	.....	80	160
"	77B	U	19	70	.....	89	183
"	78A	U	11	75	.....	86	158
"	78B	U	14	74	.....	88	142
"	79	U	18	92	.....	110	221
"	80	U	16	127	.....	143	265
"	81	U	28	111	.....	139	235
"	82	U	30	121	.....	151	282
"	83A	U	18	80	.....	98	171
"	83B	U	12	76	.....	88	161
"	84	U	25	75	1	101	199
"	85A	U	29	63	.....	92	189
"	85B	U	16	40	1	57	156
"	86A	U	20	66	.....	86	170
"	86B	U	20	54	1	75	139
"	87	U	16	65	1	82	204
"	88	U	23	117	1	141	258
"	89	U	23	126	1	150	274
"	90A	U	33	89	.....	122	206
"	90B	U	25	62	1	88	162
"	91	U	48	115	.....	163	290
"	92A	U	15	75	.....	90	171
"	92B	U	25	55	1	81	138
"	93	U	11	95	1	107	276
"	94A	U	27	85	.....	112	214
"	94B	U	26	80	.....	106	192
"	95	U	30	88	.....	118	244
"	96A	U	25	69	1	95	162
"	96B	U	16	81	.....	97	197
"	97	U	22	139	.....	161	287
"	98	U	10	87	.....	97	207
"	99	U	20	99	.....	119	242
"	100	U	24	100	.....	124	228
"	101A	U	25	84	.....	109	190
"	101B	U	16	76	1	93	152
"	102A	U	9	92	.....	101	177

TORONTO EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harold Gerald Farrell.	Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con*.....	102A	U	6	83	.....	89	142
"	103	U	27	154	1	182	275
"	104	U	30	138	.....	168	247
"	105A	U	9	96	1	106	175
"	105B	U	16	60	.....	76	152
"	106	U	9	65	.....	74	146
"	107	U	19	44	.....	63	170
"	108	U	21	141	.....	162	284
"	109	U	21	107	1	129	226
"	110	U	23	88	.....	111	242
"	111	U	24	111	1	136	251
"	112	U	20	129	.....	149	269
"	113A	U	16	76	.....	92	161
"	113B	U	11	71	.....	82	139
"	114	U	23	96	.....	119	253
"	115	U	22	86	.....	108	202
"	116	U	34	117	.....	151	271
"	117	U	20	99	.....	119	244
"	118	U	18	96	.....	114	224
"	119	U	30	131	.....	161	264
"	120	U	40	91	3	134	237
"	121A	U	13	105	.....	118	194
"	121B	U	14	62	.....	76	121
"	122	U	49	112	.....	161	300
"	123	U	37	107	.....	144	241
"	124	U	19	130	2	151	261
"	125	U	27	120	.....	147	237
"	126	U	29	128	.....	157	251
"	127	U	20	101	.....	121	222
"	128	U	27	125	.....	152	284
"	129	U	22	125	1	148	257
"	130	U	9	110	1	120	222
"	131	U	34	127	3	164	279
"	132	U	24	107	.....	131	220
"	133A	U	6	95	.....	101	199
"	133B	U	11	82	.....	93	156
"	134A	U	19	71	2	92	165
"	134B	U	8	67	.....	75	133
"	135	U	17	94	.....	111	242
"	136	U	17	53	3	73	148
"	137	U	22	130	.....	152	258
"	138	U	17	112	.....	129	234
"	139	U	13	65	.....	78	188
"	140	U	42	74	.....	116	187
"	141	U	35	98	.....	133	225
"	142	U	30	110	1	141	210
"	143A	U	23	73	.....	96	164
"	143B	U	16	72	.....	88	141
"	144	U	18	132	.....	150	281
"	145A	U	14	91	.....	105	176
"	145B	U	16	78	.....	94	138
"	146	U	11	95	.....	106	162
"	147	U	48	143	.....	191	294
"	148	U	53	124	1	178	289
"	149A	U	26	73	.....	99	172
"	149B	U	20	70	1	91	147
"	150	U	35	90	.....	125	203
"	151A	U	13	92	.....	105	187
"	151B	U	17	73	.....	90	159
"	152A	U	10	76	1	87	155
"	152B	U	13	56	1	70	168
"	153	U	16	139	.....	155	269

TORONTO EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harold Gerald Farrell.	Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con.*	154	U	35	94	.....	129	208
"	155	U	35	119	.....	154	273
"	156A	U	16	83	.....	99	194
"	156B	U	14	66	.....	80	150
" Advance (Provisoire)	.....	.....	10	21	.....	31	.....
Totals—Totaux	191	.....	4,036	17,663	75	21,774	40,126

Majority for / Majorité pour } **Edmond Baird Ryckman, 13,627.**

TORONTO EAST (EST) CENTRE Population—1921, 69,717.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural — Urbain ou rural.	Cecil William Armstrong.	Hon. Edmund Bristol.	John Callahan.	John Harold Cascaden.			
TORONTO, CITY (CITÉ)									
Ward (Quartier) 2	1	U	5	21	1	22	2	51	90
"	2	U	15	26	1	20	4	66	152
"	3	U	15	37	5	13	.....	70	149
"	4	U	25	54	2	34	4	119	207
"	5	U	3	36	2	1	5	47	86
"	6	U	16	35	7	5	.....	63	90
"	7	U	6	35	9	20	3	73	121
"	8	U	26	23	2	23	2	76	115
"	9	U	17	56	3	18	.....	94	150
"	10	U	46	29	6	35	3	119	172
"	11	U	11	25	2	23	.....	61	164
"	12	U	42	44	2	21	8	117	208
"	13	U	22	43	7	34	2	108	190
"	14	U	43	35	9	47	5	139	284
"	15	U	30	55	3	42	.....	130	182
" A-L	16	U	14	58	5	27	.....	104	202
" M-Z	16	U	32	45	2	20	.....	99	182
"	17	U	20	55	7	29	.....	111	227
" A-L	18	U	21	74	4	43	1	143	221
" M-Z	18	U	25	60	1	26	.....	112	163
"	19	U	9	58	5	24	.....	96	171
" A-L	20	U	36	53	5	35	2	131	262
" M-Z	20	U	40	47	1	28	3	119	244
"	21	U	26	32	1	28	2	89	193
"	22	U	45	38	0	16	3	102	208
"	23	U	53	45	10	32	.....	140	284
"	24	U	30	51	0	43	.....	124	270
"	25	U	42	22	6	38	.....	108	246
"	26	U	53	27	6	19	.....	105	202
"	27	U	44	28	1	12	2	87	145
"	28	U	32	29	0	21	.....	82	152
"	29	U	52	43	1	29	.....	125	219
"	30	U	39	26	2	27	2	96	222
"	31	U	42	36	1	17	1	97	188
"	32	U	36	30	0	17	.....	83	151
"	33	U	22	53	4	36	4	119	176
"	34	U	27	61	2	35	.....	125	246
"	35	U	57	45	4	20	3	129	245
"	36	U	57	44	6	19	.....	126	186
" A-L	37	U	16	95	4	34	.....	149	303
" M-Z	37	U	12	63	3	41	.....	121	246
" A-L	38	U	19	74	3	44	.....	140	233
" M-Z	38	U	19	76	0	40	2	137	185
" A-L	39	U	14	81	1	43	.....	139	217
" M-Z	39	U	15	51	0	37	.....	103	180
" A-L	40	U	22	47	3	32	4	108	205
" M-Z	40	U	8	52	4	12	1	77	141
" A-L	41	U	40	42	2	21	.....	105	173
" M-Z	41	U	24	42	3	38	.....	107	150
"	42	U	48	81	0	35	.....	164	287
"	43	U	42	22	0	15	.....	79	148
" A-L	44	U	63	29	3	10	6	111	187
" M-Z	44	U	48	12	2	12	.....	74	167
"	45	U	73	43	2	21	.....	134	215
"	46	U	75	29	1	29	3	137	193
"	47	U	42	68	2	36	.....	148	265
"	48	U	66	45	0	25	.....	136	240
"	49	U	64	58	1	5	.....	128	211
"	50	U	59	67	2	13	.....	141	188
"	51	U	47	40	4	14	1	106	150
" A-L	52	U	28	43	0	29	.....	100	196
" M-Z	52	U	30	47	0	27	.....	104	189
" A-L	53	U	34	48	3	37	.....	122	223
" M-Z	53	U	22	45	2	26	.....	95	175

TORONTO EAST (EST) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural — Urbain ou rural.	Cecil William Armstrong.	Hon. Edmund Bristol.	John Callahan.	John Harold Cascaden.			
TORONTO, CITY (CITÉ)									
Ward (Quartier) 2—*Con*.....	54	U	72	61	4	28	3	168	293
"	55	U	38	85	1	27	3	154	250
" .....M-Z	56	U	37	28	2	20	3	90	208
" .....A-L	56	U	57	50	4	14	.....	125	152
"	57	U	62	81	0	38	3	184	281
"	58	U	45	59	2	19	.....	125	251
"	59	U	58	15	1	14	.....	88	190
"	60	U	78	36	3	31	.....	148	200
" .....A-L	61	U	13	61	1	34	.....	109	177
" .....M-Z	61	U	12	42	0	27	1	82	132
" .....A-L	62	U	20	48	1	64	2	135	248
" .....M-Z	62	U	26	58	2	54	1	141	249
" .....A-L	63	U	20	83	2	56	1	162	281
" .....M-Z	63	U	20	55	1	46	.....	122	234
"	64	U	61	72	0	35	.....	168	286
" .....A-L	65	U	23	40	3	19	2	87	165
" .....M-Z	65	U	24	26	1	26	.....	77	137
" .....A-L	66	U	44	45	1	22	.....	112	206
" .....M-Z	66	U	19	26	0	24	.....	69	137
" .....A-L	67	U	36	48	0	34	.....	118	202
" .....M-Z	67	U	18	22	3	21	.....	64	140
" .....A-L	68	U	30	43	1	26	1	100	197
" .....M-Z	68	U	31	38	2	14	.....	86	178
"	69	U	56	60	3	43	.....	162	218
"	70	U	31	63	1	38	.....	133	233
"	71	U	38	87	1	30	.....	156	275
"	72	U	80	49	3	29	1	162	270
"	73	U	44	47	1	30	.....	122	208
"	74	U	43	77	2	45	.....	167	255
" .....A-L	75	U	45	48	0	17	1	111	184
" .....M-Z	75	U	39	20	1	8	2	70	123
"	76	U	43	68	1	26	2	140	177
" .....A-L	77	U	9	66	3	35	.....	113	194
" .....M-Z	77	U	9	53	1	20	.....	83	152
"	78	U	16	103	3	36	1	159	259
" .....A-L	79	U	11	70	1	23	.....	105	192
" .....M-Z	79	U	3	60	1	42	.....	106	185
" .....A-L	80	U	31	67	5	25	.....	128	212
" .....M-Z	80	U	16	50	5	34	1	106	159
" .....A-L	81	U	23	60	5	12	.....	100	185
" .....M-Z	81	U	18	28	5	14	.....	65	161
"	82	U	43	37	0	30	4	114	239
" .....A-L	83	U	57	42	2	16	2	119	182
" .....M-Z	83	U	38	37	0	10	3	88	131
"	84	U	29	56	2	18	1	106	164
"	85	U	56	36	12	33	1	138	240
"	86	U	73	95	3	43	1	215	273
"	87	U	104	41	2	13	2	162	237
"	88	U	19	92	3	35	.....	149	268
Ward (Quartier) 3.....	47	U	7	26	1	6	.....	40	92
"	48	U	20	67	6	30	.....	123	246
"	49	U	60	77	1	27	1	166	292
" .....A-L	50	U	23	69	3	21	.....	116	164
" .....M-Z	50	U	18	45	1	23	.....	87	143
" .....A-L	51	U	22	66	5	33	3	129	230
" .....M-Z	51	U	10	56	2	12	.....	80	157
" .....A-L	52	U	34	61	6	26	.....	127	195
" .....M-Z	52	U	19	52	1	29	1	102	143
"	53	U	24	92	1	26	1	144	234
"	54	U	26	76	3	34	.....	139	201
"	62	U	7	29	2	19	2	59	149
"	63	U	1	17	0	17	.....	35	79
"	64	U	5	24	0	17	1	47	68
"	65	U	18	75	0	16	5	114	180

TORONTO EAST (EST) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural — Urbain ou rural.	Cecil William Armstrong	Hon. Edmund Bristol	John Callahan	John Harold Cascaden			
TORONTO, CITY (CITÉ)									
Ward (Quartier) 3—*Con*.....	66	U	10	35	1	21	10	77	133
"	67	U	15	33	0	9	4	61	115
"	68	U	7	40	1	39	2	89	158
"	69	U	10	57	2	29	6	104	190
"	70	U	2	66	9	22	.....	99	178
"	71	U	26	64	1	34	.....	125	248
"	72	U	12	71	1	21	.....	105	191
"	73	U	6	103	3	55	1	168	298
"	74	U	8	78	1	38	1	126	162
"	75	U	18	60	1	37	4	120	269
"	76	U	10	61	0	23	.....	94	176
"	77	U	20	81	2	34	7	144	182
"	78	U	17	34	1	23	.....	75	113
"	79	U	26	90	3	48	.....	167	289
" .....A-L	80	U	8	57	7	69	.....	141	225
" .....M-Z	80	U	6	27	1	63	.....	97	199
"	81	U	14	39	2	23	1	79	206
"	82	U	27	62	2	40	.....	131	294
"	83	U	6	49	5	26	.....	86	130
" .....A-L	84	U	26	29	0	20	1	76	161
" .....M-Z	84	U	10	34	1	20	1	66	141
" .....A-L	85	U	30	63	0	15	1	109	241
" .....M-Z	85	U	22	30	2	10	.....	64	156
" .....A-L	86	U	19	44	4	22	1	90	177
" .....M-Z	86	U	18	33	1	17	.....	69	153
"	87	U	36	87	1	19	1	144	208
" .....A-L	88	U	17	57	0	16	.....	90	200
" .....M-Z	88	U	12	29	0	14	.....	55	148
"	89	U	14	101	2	50	.....	167	287
" .....A-L	90	U	12	67	5	21	.....	105	200
" .....M-Z	90	U	11	49	1	25	.....	86	158
" .....A-L	91	U	8	50	2	40	.....	100	184
" .....M-Z	91	U	11	46	0	20	1	78	159
"	92	U	32	68	3	52	1	156	276
" .....A-L	93	U	25	56	2	40	5	128	206
" .....M-Z	93	U	16	66	2	27	1	112	192
" .....A-L	94	U	25	61	3	33	.....	122	222
" .....M-Z	94	U	27	54	3	26	3	113	191
"	95	U	29	101	6	24	2	162	254
"	96	U	16	67	0	12	3	98	216
" .....A-L	97	U	6	64	1	22	1	94	172
" .....M-Z	97	U	6	40	5	21	1	73	143
" General Hospital	.....	.....	39	103	8	50	.....	200	260
" Advance (Provisoire)	.....	.....	2	12	0	3	.....	17	.....
Totals—Totaux.....	172	.....	4,935	8,898	410	4,682	193	19,118	33,636

Majority for / Majorité pour **Honourable Edmund Bristol** over (sur) **C. W. Armstrong, 3,963. J. H. Cascaden, 4,216. John Callahan, 8,488.**

TORONTO—HIGH PARK Population—1921, 50,856.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
Toronto, City (Cité)	1	U	87	17	.....	104	169
"	2A	U	71	8	2	81	175
"	2B	U	64	3	1	68	117
"	3	U	104	25	7	136	215
"	4	U	139	26	2	167	243
"	5	U	117	23	.....	140	203
"	6	U	119	35	2	156	252
"	7	U	116	12	.....	128	195
"	8	U	80	15	1	96	153
"	9	U	139	21	.....	160	258
"	10	U	104	37	.....	141	266
"	11	U	130	17	.....	147	232
"	12	U	106	37	1	144	220
"	13	U	152	39	2	193	278
"	14	U	135	11	.....	146	219
"	15	U	100	24	.....	124	194
"	16	U	99	25	.....	124	184
"	17	U	166	20	.....	186	251
"	18A	U	75	18	1	94	149
"	18B	U	64	19	.....	83	142
"	19	U	107	12	1	120	215
"	20	U	93	14	.....	107	177
"	21	U	145	16	.....	161	252
"	22	U	183	21	.....	204	289
"	23	U	117	8	1	126	233
"	24	U	104	10	.....	114	194
"	25	U	90	36	.....	126	205
"	26	U	64	19	.....	83	160
"	27	U	82	9	1	92	219
"	28	U	113	18	2	133	281
"	29	U	85	17	.....	102	181
"	30	U	116	14	5	135	281
"	31	U	78	23	1	102	214
"	32	U	54	20	.....	74	146
"	33	U	101	15	.....	116	234
"	34	U	71	21	2	94	173
"	35	U	71	16	1	88	183
"	36	U	71	26	2	99	194
"	37	U	48	33	2	83	145
"	38	U	82	52	8	142	220
"	39	U	115	28	1	144	285
"	40	U	105	27	.....	132	230
"	41A	U	87	25	.....	112	199
"	41B	U	74	28	.....	102	179
"	42	U	111	20	1	132	228
"	43	U	70	37	.....	107	194
"	44	U	107	62	1	170	260
"	45A	U	77	45	1	123	194
"	45B	U	52	36	1	89	140
"	46A	U	61	35	.....	96	153
"	46B	U	47	38	1	86	155
"	47	U	104	59	1	164	255
"	48	U	129	67	.....	196	305
"	49	U	107	51	.....	158	253
"	50A	U	67	33	1	101	176
"	50B	U	46	25	2	73	120
"	51	U	109	44	1	154	255
"	52	U	119	36	2	157	258
"	53A	U	91	31	1	123	187
"	53B	U	61	29	.....	90	128
"	54A	U	94	22	.....	116	182
"	54B	U	64	31	.....	95	152
"	55	U	127	26	2	155	277

TORONTO—HIGH PARK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
Toronto, City (Cité)—*Con.*	56	U	138	35	.....	173	275
"	57	U	102	33	.....	135	230
"	58	U	84	35	.....	119	215
"	59	U	70	40	.....	110	181
"	60	U	121	34	.....	155	274
"	61A	U	96	44	.....	140	182
"	61B	U	78	30	2	110	152
"	62	U	121	34	.....	155	267
"	63A	U	93	34	.....	127	183
"	63B	U	86	29	.....	115	165
"	64	U	101	54	2	157	221
"	65A	U	85	39	.....	124	200
"	65B	U	40	40	.....	80	115
"	66	U	128	43	.....	171	263
"	67A	U	65	50	.....	115	169
"	67B	U	53	28	.....	81	135
"	68A	U	89	34	.....	123	203
"	68B	U	62	22	.....	84	151
"	69A	U	79	16	1	96	172
"	69B	U	50	23	1	74	138
"	70	U	109	60	.....	169	283
"	71A	U	90	51	.....	141	222
"	71B	U	68	49	.....	117	171
"	72	U	137	54	.....	191	287
"	73	U	139	50	1	190	280
"	74A	U	85	35	.....	120	191
"	74B	U	47	20	.....	67	106
"	75A	U	96	28	.....	124	182
"	75B	U	66	39	.....	105	166
"	76A	U	77	23	.....	100	147
"	76B	U	69	34	1	104	164
"	77A	U	68	40	.....	108	168
"	77B	U	66	25	.....	91	150
"	78A	U	70	33	3	106	160
"	78B	U	50	35	.....	85	139
"	79	U	98	55	.....	153	232
"	80	U	101	41	.....	142	235
"	81	U	84	46	.....	130	187
"	82	U	103	84	.....	187	275
"	83	U	112	49	1	162	290
"	84	U	102	29	.....	131	219
"	85	U	122	41	.....	163	267
"	86	U	52	33	.....	85	155
"	87	U	81	39	1	121	210
"	88	U	139	60	1	200	266
"	89	U	98	41	.....	139	212
"	90A	U	80	37	.....	117	134
"	90B	U	52	28	.....	80	164
"	91	U	123	54	.....	177	276
"	92A	U	79	39	.....	118	185
"	92B	U	81	14	1	96	129
"	93	U	103	28	.....	131	212
"	94	U	127	41	.....	168	261
"	95	U	124	40	.....	164	261
"	96	U	114	42	.....	156	254
"	97A	U	87	22	.....	109	150
"	97B	U	76	39	.....	115	170
"	98	U	110	32	.....	142	202
"	99A	U	99	29	.....	128	180
"	99B	U	88	20	.....	108	165
"	100	U	126	28	1	155	224
"	101A	U	74	29	.....	103	200
"	101B	U	59	25	.....	84	145

TORONTO—HIGH PARK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
Toronto, City (Cité)—*Con*.....	102A	U	80	29	.....	109	173
"	102B	U	69	29	.....	98	166
"	103A	U	89	34	.....	123	178
"	103B	U	62	28	.....	90	159
"	104A	U	62	33	.....	95	162
"	104B	U	46	32	.....	78	154
"	105A	U	60	38	.....	98	182
"	105B	U	51	30	.....	81	154
"	106	U	121	38	.....	159	288
"	107	U	106	59	.....	165	285
"	108A	U	84	39	.....	123	209
"	108B	U	66	34	.....	100	158
"	109	U	118	50	.....	168	281
"	110A	U	106	23	.....	129	188
"	110B	U	60	48	.....	108	162
"	111	U	105	57	1	163	292
"	112	U	122	48	1	171	238
"	113	U	102	20	2	124	238
"	114	U	126	20	.....	146	256
"	115	U	157	19	2	178	278
"	116	U	109	22	.....	131	228
"	117A	U	92	20	.....	112	185
"	117B	U	69	19	.....	88	136
"	118	U	89	21	.....	110	217
"	119	U	85	57	.....	142	259
"	120	U	107	49	.....	156	249
"	121	U	103	53	.....	156	235
"	122	U	158	21	.....	179	281
"	123	U	83	11	1	95	183
"	124	U	156	15	.....	171	284
"	125	U	151	23	3	177	292
"	126	U	111	27	2	140	240
"	127	U	99	17	.....	116	221
"	128	U	122	44	1	167	272
"	129	U	104	41	.....	145	285
"	130	U	91	27	5	123	251
"	131	U	86	50	2	138	234
"	132	U	93	29	.....	122	258
"	133	U	119	34	.....	153	239
"	134	U	76	53	.....	129	232
"	135	U	73	29	.....	102	184
" St. Joseph Hospital....			2	33	6	41	61
" Advance (Provisoire)..			101	57	.....	158	.....
Totals—Totaux.....	169		15,809	5,465	103	21,377	34,870

Majority for / Majorité pour } **Alexander James Anderson, 10,344.**

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST). Population—1921, 58,319.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Langton Baker.	Albert Edward Matthews.			
TORONTO, CITY (CITÉ).							
Ward (Quartier) 2	89	U	91	71	.....	162	252
"	90A	U	73	31	.....	104	184
"	90B	U	87	23	.....	110	154
"	91	U	89	40	2	131	243
"	92A	U	70	35	1	106	171
"	92B	U	61	40	.....	101	176
"	93A	U	96	23	.....	119	180
"	93B	U	82	31	.....	113	171
"	94A	U	79	29	2	110	163
"	94B	U	64	13	.....	77	134
"	95A	U	74	26	2	102	154
"	95B	U	67	24	.....	91	136
"	96	U	144	42	2	188	266
"	97A	U	75	19	.....	94	148
"	97B	U	61	31	.....	92	138
"	98A	U	91	30	.....	121	184
"	98B	U	79	37	.....	116	179
"	99A	U	74	33	.....	107	164
"	99B	U	60	36	.....	96	175
"	100	U	33	21	1	55	124
"	101	U	137	41	2	180	270
"	102	U	105	41	2	148	252
"	103A	U	80	28	.....	108	175
"	103B	U	84	12	.....	96	172
"	104	U	142	33	.....	175	278
"	105A	U	92	30	2	124	175
"	105B	U	54	39	.....	93	144
"	106	U	106	29	.....	135	255
"	107	U	94	66	.....	160	261
"	108A	U	53	49	.....	102	167
"	108B	U	65	33	.....	98	144
"	109	U	108	62	.....	170	250
"	110	U	101	56	.....	157	237
"	111	U	99	55	.....	154	250
"	112	U	132	41	1	174	289
"	113	U	64	19	.....	83	121
"	114	U	108	51	.....	159	219
"	115	U	122	44	.....	166	243
"	116	U	135	49	.....	184	257
"	117A	U	121	29	1	151	187
"	117B	U	97	49	.....	146	191
"	118A	U	70	29	.....	99	146
"	118B	U	61	29	1	91	147
"	119	U	86	33	.....	119	224
"	120	U	126	20	.....	146	243
"	121A	U	95	24	.....	119	170
"	121B	U	99	16	.....	115	184
"	122	U	97	18	.....	115	194
"	123	U	137	55	.....	192	278
"	124A	U	85	11	.....	96	153
"	124B	U	90	12	.....	102	153
"	125	U	84	68	.....	152	248
"	126	U	134	27	.....	161	224
"	127	U	84	22	1	107	140
"	128	U	106	68	.....	174	265
"	129	U	116	36	.....	152	216
"	130A	U	85	34	.....	119	168
"	130B	U	58	15	.....	73	115
"	131	U	92	8	1	101	141
"	132	U	92	38	.....	130	202
"	133	U	98	21	.....	119	212
"	134	U	62	21	.....	83	120
"	135	U	55	21	.....	76	133
"	136	U	77	32	.....	109	220

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Langton Baker.	Albert Edward Matthews.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 2—*Con*.....	137	U	116	20	.....	136	211
"	138	U	101	36	2	139	193
"	139	U	103	33	1	137	199
"	140	U	89	13	.....	102	153
"	141	U	105	22	.....	127	184
"	142	U	79	11	1	91	136
"	143	U	64	4	.....	68	114
"	144	U	55	23	7	85	158
"	145	U	78	27	.....	105	154
"	146	U	87	47	.....	134	210
"	147	U	69	35	.....	104	158
"	148	U	78	33	.....	111	161
"	149	U	89	19	.....	108	171
"	150	U	124	47	1	172	232
"	151	U	99	39	1	139	212
"	152	U	102	36	.....	138	198
"	153	U	80	34	.....	114	170
"	154	U	96	51	.....	147	219
"	155	U	79	37	.....	116	178
"	156	U	111	82	.....	193	257
"	157	U	106	55	.....	161	214
"	158	U	88	58	.....	146	217
"	159	U	82	39	.....	121	179
"	160	U	62	24	.....	86	113
"	161	U	44	16	.....	60	85
"	162	U	44	11	.....	55	64
"	163	U	18	10	.....	28	38
"	164	U	49	17	1	67	93
"	165	U	93	29	.....	122	174
"	166	U	107	10	.....	117	176
"	167	U	75	14	1	90	152
"	168	U	89	25	.....	114	169
"	169	U	98	17	2	117	179
"	170	U	77	24	.....	101	151
"	171	U	49	11	1	61	102
"	172	U	46	19	1	66	91
Ward (Quartier) 3.....	98	U	53	18	.....	71	156
"	99	U	72	34	.....	106	221
"	100A	U	62	9	1	72	160
"	100B	U	46	12	.....	58	117
"	101A	U	90	18	2	110	214
"	101B	U	62	29	.....	91	175
"	102	U	101	26	.....	127	235
"	103	U	85	11	2	98	178
"	104	U	89	12	.....	101	165
"	105	U	107	11	.....	118	231
"	106A	U	82	32	.....	114	200
"	106B	U	53	16	.....	69	156
"	107A	U	65	19	1	85	223
"	107B	U	47	12	2	61	155
"	108	U	88	11	.....	99	187
"	109A	U	66	25	1	92	148
"	109B	U	67	18	.....	85	141
"	110	U	107	25	.....	132	212
"	111	U	125	24	.....	149	241
"	112	U	114	16	.....	130	211
"	113	U	74	25	.....	99	144
"	114A	U	65	40	.....	105	165
"	114B	U	37	26	.....	63	109
"	115	U	81	32	.....	113	189
"	116A	U	64	24	2	90	152
"	116B	U	41	35	1	77	129
"	117	U	104	46	.....	150	248
"	118	U	136	17	.....	153	279

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Mom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Langton Baker.	Albert Edward Matthews.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 3—*Con.*	119A	U	105	21	.....	126	186
"	119B	U	83	22	1	106	144
"	120	U	55	24	.....	79	141
"	121	U	71	22	.....	93	151
"	122	U	42	7	.....	49	108
"	123	U	110	44	.....	154	231
"	124	U	105	72	2	179	272
"	125A	U	58	49	.....	107	136
"	125B	U	63	23	.....	86	129
"	126	U	138	44	1	183	262
"	127A	U	93	40	.....	133	199
"	127B	U	84	43	1	128	194
"	128	U	98	59	1	158	254
"	129A	U	77	25	.....	102	195
"	129B	U	108	37	2	147	159
"	130A	U	67	30	.....	97	173
"	130B	U	16	6	.....	22	130
"	131A	U	70	38	1	109	170
"	131B	U	54	19	1	74	123
"	132	U	117	53	1	171	251
"	133A	U	78	39	.....	117	146
"	133B	U	69	21	.....	90	130
"	134	U	111	37	.....	148	211
"	135	U	129	55	.....	184	249
"	136	U	62	58	.....	120	170
"	137	U	63	36	.....	99	110
"	138	U	100	36	.....	136	223
"	139	U	118	36	.....	154	211
"	140	U	26	17	2	45	55
"	141	U	120	59	.....	79	265
"	142	U	88	25	.....	113	192
"	143	U	96	35	.....	131	159
"	144	U	68	14	1	83	103
"	145	U	84	33	.....	117	164
"	146	U	96	39	.....	135	186
"	147	U	75	19	.....	94	155
"	148	U	84	61	.....	145	216
"	149	U	36	31	.....	67	100
"	150	U	92	40	1	133	197
"	151	U	19	12	.....	31	42
"	152	U	88	41	.....	129	188
"	153	U	14	5	.....	19	19
"	154	U	86	35	.....	121	175
"	155	U	87	43	.....	130	183
"	156	U	90	49	1	140	186
"	157	U	21	9	1	31	54
"	158	U	105	57	.....	162	226
"	159	U	89	48	.....	137	194
"	160	U	36	40	.....	76	102
"	161	U	25	6	.....	31	38
"	162	U	32	10	.....	42	63
"	163	U	72	20	1	93	151
"	164	U	73	34	.....	107	159
"	165	U	46	10	.....	56	82
"	166	U	80	24	2	106	154
"	167	U	48	21	.....	69	96
"	168	U	55	12	1	68	100
"	169	U	33	12	2	47	62
"	170	U	67	21	.....	88	122
"	171	U	109	46	.....	155	212
"	172	U	34	8	.....	42	55
Ward (Quartier) 4	98	U	130	31	.....	161	367
"	99A	U	88	30	1	119	174
"	99B	U	74	24	.....	98	161

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Langton Baker.	Albert Edward Matthews.			
TORONTO, ONT (CITÉ)							
Ward (Quartier) 4—*Con*.	100	U	112	58	.....	170	281
"	101A	U	78	20	.....	98	172
"	101B	U	59	18	.....	78	119
"	102	U	121	32	.....	153	231
"	103A	U	80	34	1	115	146
"	103B	U	68	21	1	90	151
"	104A	U	94	21	.....	115	183
"	104B	U	92	29	.....	121	172
"	105A	U	56	33	.....	89	168
"	105B	U	70	30	1	101	149
"	106A	U	63	19	.....	82	156
"	106B	U	75	24	3	102	155
"	107	U	105	36	.....	141	205
"	108	U	123	50	.....	173	245
"	109	U	100	69	.....	169	261
"	110A	U	104	38	4	146	218
"	110B	U	84	39	.....	123	200
"	111	U	70	47	2	119	186
"	112A	U	55	42	.....	97	185
"	112B	U	59	19	.....	78	144
"	113	U	123	50	.....	173	282
"	114A	U	76	24	1	101	153
"	114B	U	51	41	.....	92	149
"	115	U	118	88	.....	206	265
"	116A	U	64	30	2	96	159
"	116B	U	59	31	1	91	142
"	117A	U	82	36	.....	118	167
"	117B	U	48	37	1	86	137
"	118A	U	100	39	.....	139	213
"	118B	U	79	38	.....	117	182
"	119	U	94	56	.....	150	229
"	120	U	100	83	1	184	252
"	121	U	106	56	.....	162	269
"	122A	U	65	21	2	88	132
"	122B	U	61	37	.....	98	159
"	123A	U	77	12	.....	89	176
"	123B	U	68	27	.....	95	168
"	124	U	112	64	1	177	271
"	125A	U	91	30	.....	121	168
"	125B	U	72	26	.....	98	167
"	126	U	130	56	.....	186	280
"	127	U	91	37	.....	128	232
"	128A	U	71	27	.....	98	158
"	128B	U	92	27	1	120	170
"	129A	U	75	33	.....	108	164
"	129B	U	77	40	.....	117	168
"	130	U	114	34	.....	148	265
"	131	U	122	38	.....	160	226
"	132	U	109	47	.....	156	285
"	133A	U	71	27	.....	98	171
"	133B	U	61	29	.....	90	141
"	134	U	107	65	.....	172	255
"	135	U	117	43	.....	160	217
"	136	U	93	18	1	112	236
"	137	U	110	27	.....	137	273
"	138	U	122	56	1	179	262
"	139	U	106	42	.....	148	257
"	140	U	109	65	2	176	276
"	141	U	100	31	.....	131	206
Advance (Provisoire)	.....	.....	24	9	.....	33	.....
Totals—Totaux	252	.....	20,877	8,073	103	29,053	45,359

Majority for / Majorité pour } Richard Langton Baker, 12,804.

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST) Population—1921, 61,484

Polling divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour					Rejected ballots. — Bulletins rejetés	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Caroline Sophia Brown.	Thomas Langton Church.	Wallace Cochrane.	James Gilchrist.	James Simpson.			
Toronto, City (Cité)...	1	U	3	75	1	31	4	2	116	224
" "	2A	U	2	71	1	32	6	.....	112	185
" "	2B	U	3	36	1	11	2	.....	53	108
" " ...	3	U	0	86	2	27	8	3	126	256
" " ...	4	U	2	77	0	12	6	.....	97	191
" " ...	5	U	4	90	0	29	9	.....	132	238
" " ...	6A	U	2	62	0	22	5	.....	91	143
" " ...	6B	U	3	55	1	27	4	1	91	147
" " ...	7	U	2	90	0	26	7	2	127	271
" " ..	8	U	2	76	1	15	14	.....	108	203
" " ...	9	U	7	82	2	35	13	3	142	276
" " ...	10	U	2	82	0	39	2	.....	125	224
" " ...	11	U	9	86	0	19	4	4	122	222
" " ...	12	U	6	123	1	24	4	1	159	284
" " ...	13	U	0	98	0	32	0	.....	132	215
" " ...	14	U	8	95	0	12	6	.....	121	217
" " ...	15	U	1	134	1	25	4	5	170	294
" " ...	16A	U	3	79	0	15	5	.....	102	175
" " ...	16B	U	0	59	0	13	1	.....	73	132
" " ...	17A	U	5	75	0	14	8	.....	102	186
" " ...	17B	U	1	67	2	10	4	.....	84	163
" " ...	18	U	1	89	2	16	9	4	121	227
" " ...	19	U	2	99	1	11	0	3	116	211
" " ...	20	U	5	94	3	21	5	.....	128	245
" " ...	21A	U	6	78	1	4	11	.....	100	171
" " ...	21B	U	3	65	1	9	6	.....	84	144
" " ...	22	U	0	117	0	10	4	.....	131	241
" " ...	23	U	3	75	1	15	9	.....	103	226
" " ...	24	U	2	112	1	9	6	.....	130	252
" " ...	25	U	5	103	2	23	11	5	149	235
" " ...	26	U	0	105	1	12	1	3	122	193
" " ...	27	U	7	103	0	13	10	12	145	217
" " ...	28A	U	2	75	0	11	2	5	95	165
" " ...	28B	U	0	68	0	9	3	.....	20	156
" " ...	29	U	1	123	0	12	8	4	148	275
" " ...	30A	U	2	88	2	16	2	2	112	183
" " ...	30B	U	3	44	0	14	0	.....	61	107
" " ...	31	U	6	72	0	19	7	.....	107	203
" " ...	32	U	3	107	0	19	8	3	140	273
" " ...	33	U	1	110	0	11	9	.....	131	257
" " ...	34	U	3	115	0	11	10	4	143	241
" " ...	35A	U	1	68	0	12	10	10	101	171
" " ...	35B	U	2	70	1	2	5	3	83	147
" " ...	36A	U	2	85	0	15	7	.....	109	199
" " ...	37A	U	0	76	0	8	6	4	94	154
" " ...	37B	U	2	60	0	11	7	1	81	136
" " ...	38	U	3	109	0	22	10	3	147	269
" " ...	39	U	6	112	1	17	16	1	143	242
" " ...	40A	U	0	54	0	8	3	.....	65	143
" " ...	40B	U	6	55	1	26	1	.....	89	156
" " ...	41	U	3	88	0	9	6	3	109	214
" " ...	42A	U	5	87	0	13	11	6	122	222
" " ...	42B	U	1	59	0	18	2	7	87	158
" " ...	43	U	0	111	0	9	6	.....	135	265
" " ...	44	U	4	103	1	7	21	3	139	245
" " ...	45	U	0	129	0	17	12	.....	158	256
" " ...	46A	U	0	54	1	9	1	5	70	141
" " ...	46B	U	0	68	1	13	7	1	90	156
" " ...	47	U	5	104	0	40	0	2	151	264
" " ...	48	U	7	90	3	25	11	.....	136	261
" " ...	49	U	5	145	2	14	4	2	172	281
" " ...	50	U	5	117	3	16	8	5	154	253
" " ...	51	U	5	66	0	20	1	4	96	197

TORONTO, NORTH WEST (NORD-OUEST)—*Con.*

Polling divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour					Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Caroline Sophia Brown.	Thomas Langton Church.	Wallace Cochrane.	James Gilchrist.	James Simpson.			
Toronto, City (Cité) *Con*	52	U	1	58	1	18	0	2	91	152
" " ...	53A	U	3	75	0	29	1	1	109	190
" " ...	53B	U	3	40	1	29	0	.....	73	115
" " ...	54	U	2	84	2	7	4	1	100	229
" " ...	55	U	2	113	2	48	7	1	173	252
" " ...	56	U	4	118	0	25	9	4	160	248
" " ...	57	U	5	112	0	27	9	8	161	275
" " ...	58	U	5	70	0	32	10	1	118	211
" " ...	59	U	5	139	0	34	3	5	186	266
" " ...	60	U	1	107	0	22	21	.....	151	235
" " ...	61	U	2	75	0	7	8	1	93	164
" " ...	62	U	0	111	0	42	11	3	167	275
" " ...	63	U	0	64	0	14	8	2	88	180
" " ...	64A	U	0	73	2	17	5	.....	97	192
" " ...	64B	U	2	62	0	13	5	.....	82	142
" " ...	65	U	2	108	1	11	6	6	134	229
" " ...	66	U	1	138	0	9	19	.....	167	275
" " ...	67A	U	7	81	0	5	10	.....	103	158
" " ...	67B	U	3	84	0	4	2	.....	96	153
" " ...	68	U	0	105	0	13	9	4	131	223
" " ...	69	U	5	134	0	28	5	1	173	294
" " ...	70A	U	6	59	0	25	5	2	97	174
" " ...	70B	U	6	61	0	33	4	1	105	166
" " ...	71	U	8	101	2	47	4	.....	162	260
" " ...	72	U	5	129	0	18	8	.....	160	280
" " ...	73	U	1	124	0	13	6	3	147	285
" " ...	74A	U	1	60	2	18	4	1	86	185
" " ...	74B	U	0	49	0	11	3	1	64	136
" " ...	75	U	4	86	0	15	2	2	109	216
" " ...	76	U	2	105	1	29	10	6	153	289
" " ...	77	U	2	51	1	13	8	1	76	175
" " ...	78A	U	2	81	2	9	11	.....	105	168
" " ...	78B	U	5	48	0	10	7	.....	70	154
" " ...	79	U	0	115	1	20	4	.....	140	264
" " ...	80	U	3	107	1	12	28	1	152	271
" " ...	81	U	0	105	1	20	8	3	137	263
" " ...	82A	U	2	74	0	13	4	.....	93	179
" " ...	82B	U	0	43	0	8	5	.....	56	129
" " ...	83A	U	3	64	0	11	0	.....	78	152
" " ...	83B	U	0	49	0	15	5	6	75	156
" " ...	84	U	7	95	0	7	5	1	115	236
" " ...	85	U	1	87	0	10	13	2	113	219
" " ...	86	U	1	80	0	3	8	4	96	209
" " ...	87	U	2	95	0	15	14	4	130	255
" " ...	88	U	3	78	0	16	7	1	105	226
" " ...	89A	U	1	79	0	13	11	3	107	175
" " ...	89B	U	0	68	0	13	9	6	96	153
" " ...	90	U	5	101	1	27	6	6	146	146
" " ...	91A	U	4	80	0	9	7	1	101	175
" " ...	91B	U	0	62	1	10	5	.....	81	160
" " ...	92	U	2	91	0	14	6	3	116	239
" " ...	93A	U	5	87	0	22	9	1	124	201
" " ...	93B	U	6	42	1	13	9	2	73	153
" " ...	94	U	6	120	1	17	10	4	158	246
" " ...	95	U	1	108	0	14	7	6	136	215
" " ...	96A	U	0	96	4	17	4	.....	121	192
" " ...	96B	U	1	56	0	8	10	.....	75	136
" " ...	97	U	1	61	0	14	11	.....	87	211
" " ...	98	U	2	106	0	18	14	7	147	278
" " ...	99A	U	2	59	0	15	8	4	88	173
" " ...	99B	U	1	68	1	11	12	.....	93	155
" " ...	100	U	6	116	2	23	11	2	160	244

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST)—*Con.*

Polling divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour					Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Caroline Sophia Brown.	Thomas Langton Church.	Wallace Cochrane.	James Gilchrist.	James Simpson.			
Toronto, City (Cité) *Con*	101	U	1	93	1	6	12	.....	113	216
" " ...	102	U	2	77	0	5	13	2	99	176
" " ...	103	U	2	85	1	13	10	.....	111	215
" " ...	104	U	2	115	1	16	14	1	149	297
" " ...	105	U	7	97	1	16	13	3	137	261
" " ...	106	U	2	102	0	11	0	.....	115	253
" " ...	107	U	3	112	0	2	6	.....	123	180
" " ...	108	U	7	89	0	6	8	4	114	219
" " ...	109	U	2	139	2	10	14	4	171	282
" " ...	110	U	0	90	0	12	11	5	118	201
" " ...	111A	U	1	78	0	8	5	3	95	143
" " ...	111B	U	0	53	1	5	9	.....	68	156
" " ...	112	U	1	27	0	7	11	5	51	210
" " ...	113	U	0	78	0	17	5	.....	100	212
" " ...	114	U	1	96	2	6	15	1	121	245
" " ...	115	U	1	50	2	6	5	1	65	141
" " ...	116A	U	7	49	2	43	1	1	103	144
" " ...	116B	U	1	74	1	24	3	.....	103	160
" " ...	117	U	9	103	0	38	1	11	162	281
" " ...	118	U	10	79	2	58	2	1	152	266
" " ...	119	U	16	69	1	41	4	.....	131	231
" " ...	120	U	7	106	0	47	0	.....	160	255
" " ...	121	U	7	87	1	47	6	.....	148	277
" " ...	122A	U	5	77	0	6	2	.....	90	161
" " ...	122B	U	2	63	0	16	8	.....	89	139
" " ...	123A	U	3	59	0	7	17	.....	86	168
" " ...	123B	U	1	71	0	6	11	.....	89	176
" " ...	124	U	2	112	0	13	21	.....	148	287
" " ...	125A	U	2	76	0	8	24	.....	110	203
" " ...	125B	U	2	52	0	6	17	5	82	82
" " ...	126	U	4	108	0	15	14	.....	141	281
" " ...	127	U	2	47	0	10	3	.....	62	155
" " ...	128	U	2	91	1	15	25	.....	134	228
" " ...	129	U	3	104	1	11	18	2	139	229
" " ...	130A	U	3	61	0	8	5	5	78	161
" " ...	130B	U	2	64	0	16	20	3	105	172
" " ...	131	U	5	118	0	25	9	3	160	266
" " ...	132	U	5	65	0	26	11	.....	107	191
" " ...	133	U	3	72	1	34	0	2	112	234
" " ...	134A	U	3	40	0	12	0	.....	55	163
" " ...	134B	U	5	46	0	7	2	.....	60	154
" " ...	135	U	5	83	0	27	5	1	121	206
" " ...	136A	U	0	66	0	10	11	.....	87	173
" " ...	136B	U	4	43	0	15	5	.....	67	122
" " ...	137	U	0	85	1	24	20	.....	130	218
" " ...	138	U	4	112	0	15	9	.....	140	245
" " ...	139	U	0	89	0	9	8	3	109	176
" " ...	140	U	6	121	0	26	3	.....	156	285
" " ...	141	U	0	112	2	11	24	1	150	243
" " ..	142	U	2	88	0	7	17	.....	114	207
" " ...	143	U	5	137	0	6	25	.....	173	260
" " ...	144	U	2	106	1	7	26	.....	142	258
" " ...	145	U	0	63	0	20	18	.....	101	180
" " ...	146	U	2	144	2	8	9	1	170	271
" " ...	147	U	6	143	0	1	14	2	166	253
" " ...	148A	U	1	84	0	2	6	.....	93	171
" " ...	148B	U	0	74	0	10	2	.....	86	155
" " ...	149	U	3	94	0	5	7	.....	109	190
" " ...	150	U	1	120	0	8	17	.....	146	273
" " ...	151	U	1	90	1	9	22	.....	123	211
" " ...	152	U	0	103	3	18	14	2	139	258
" " ...	153	U	4	130	0	16	19	9	178	273

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST)—*Con.*

Polling divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour					Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Caroline Sophia Brown.	Thomas Langton Church.	Wallace Cochrane.	James Gilchrist.	James Simpson.			
Toronto, City (Cité) *Con*	154	U	0	115	0	2	9	.....	126	184
" " ...	155	U	0	68	0	2	18	1	91	152
" " ...	156	U	2	17	0	9	0	1	29	229
Advance (Provisoire)..	157	U	0	21	0	5	1	.....	27	.....
Totals—Totaux..	191	.....	544	16,329	104	3,106	1,542	333	21,958	39,527

Majority for / Majorité pour } **Thomas Langton Church** over (sur) { **J. Gilchrist. 13,323**; **J. Simpson. 14,787**; **C. S, Brown. 15,785**; **W. Cochrane. 16,225**

TORONTO—SCARBOROUGH Population—1921, 49,749.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la oiste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Henry Harris.	Edwin Charles Beer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8	1	U	123	10	1	134	260
"	2	U	100	10	.....	110	216
"	3	U	74	4	.....	78	151
"	4	U	90	19	.....	109	204
"	5	U	50	20	.....	70	165
"	6	U	83	16	.....	99	212
"	7	U	58	13	.....	71	167
"	8	U	69	16	.....	85	211
"	9	U	111	39	3	153	255
"	10	U	117	31	1	149	242
"	11	U	113	26	.....	139	224
"	12	U	93	28	.....	121	195
"	13A	U	65	19	.....	84	164
"	13B	U	70	25	.....	95	153
"	14	U	73	13	.....	86	182
"	15	U	106	29	1	136	231
"	16	U	104	33	.....	137	198
"	17	U	116	17	.....	133	238
"	18	U	109	22	.....	131	262
"	19	U	46	10	.....	56	117
"	20	U	124	20	1	145	274
"	21	U	79	10	.....	89	197
"	22	U	76	8	.....	84	172
"	23	U	74	10	.....	84	182
"	24	U	64	7	.....	71	194
"	25	U	127	27	.....	154	255
"	26	U	78	6	.....	84	183
"	27	U	77	7	.....	84	142
"	28	U	60	8	1	69	141
"	29	U	83	4	.....	87	139
"	30	U	117	12	.....	129	276
"	31	U	109	25	.....	134	253
"	32	U	109	25	.....	134	222
"	33	U	91	16	.....	107	206
"	34	U	121	7	1	128	251
"	35	U	119	19	.....	138	240
"	36	U	95	11	.....	106	216
"	37	U	73	4	.....	77	195
"	38	U	85	20	.....	105	233
"	39	U	96	32	4	132	216
"	40	U	117	6	.....	123	230
"	41	U	124	21	.....	145	253
"	42	U	115	13	1	129	234
"	43	U	135	36	.....	171	298
"	44	U	105	36	.....	141	222
"	45	U	128	15	1	144	268
"	46	U	93	13	.....	106	195
"	47	U	88	21	.....	109	220
"	48A	U	78	8	.....	86	145
"	48B	U	88	10	.....	98	170
"	49	U	97	40	1	138	250
"	50	U	97	29	.....	126	250
"	51	U	151	31	.....	182	280
"	52	U	135	41	.....	176	277
"	53	U	113	33	1	147	249
"	54	U	121	17	.....	138	228
"	55	U	115	20	.....	135	232
"	56	U	133	25	.....	158	276
"	57	U	92	38	2	132	245
"	58	U	109	23	1	133	191
"	59	U	121	44	.....	165	243
"	60	U	65	21	.....	83	128
"	61	U	118	22	.....	140	252
"	62A	U	135	17	4	156	213
"	62B	U	120	21	1	142	203

TORONTO—SCARBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Henry Harris.	Edwin Charles Beer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8-*Con*.....	63	U	109	14	.....	123	171
"	64	U	76	9	.....	85	169
"	65	U	86	10	.....	96	176
"	66	U	102	36	2	140	235
"	67	U	99	17	.....	116	191
"	68	U	114	27	1	142	241
"	69A	U	84	20	.....	104	180
"	69B	U	89	21	.....	110	179
"	70	U	102	36	.....	137	265
"	71	U	91	34	.....	125	231
"	72	U	106	28	1	135	280
"	73A	U	52	20	.....	72	160
"	73B	U	78	9	.....	87	163
"	74	U	104	16	.....	120	232
"	75	U	108	34	.....	142	207
"	76	U	85	33	.....	118	177
"	77	U	91	41	.....	132	240
"	78	U	117	29	.....	146	261
"	79	U	101	38	.....	139	271
"	80A	U	77	33	.....	110	168
"	80B	U	55	21	1	78	155
"	81	U	110	34	.....	144	212
"	82	U	95	45	.....	140	190
"	83	U	86	14	.....	100	172
"	84	U	70	22	2	94	164
"	85	U	70	27	.....	97	176
"	86	U	103	12	.....	115	212
"	87A	U	81	16	.....	97	169
"	87B	U	68	18	.....	86	139
"	88A	U	94	27	.....	121	188
"	88B	U	76	17	.....	93	163
"	89A	U	76	24	.....	100	169
"	89B	U	76	23	.....	99	177
"	90	U	110	45	1	156	299
"	91	U	112	28	.....	140	249
"	92	U	105	26	.....	131	209
"	93	U	96	34	.....	130	251
"	94	U	110	26	.....	136	213
"	95	U	89	21	.....	110	219
"	96	U	76	27	1	104	173
"	97	U	113	33	2	148	250
"	98	U	97	15	.....	112	195
"	99	U	103	19	.....	122	223
"	100	U	140	41	.....	181	266
"	101	U	104	29	.....	133	252
"	102	U	75	25	.....	100	192
"	103	U	93	16	1	110	172
"	104	U	116	38	.....	154	238
"	105	U	120	29	2	151	248
"	106	U	78	37	.....	115	192
"	107	U	102	25	2	129	215
"	108	U	95	18	.....	113	206
"	109	U	97	36	.....	133	244
"	110	U	64	13	1	98	188
"	111	U	106	33	.....	139	252
"	112	U	130	17	1	148	277
"	113	U	80	14	.....	94	199
"	114	U	83	14	.....	97	175
"	115	U	86	19	1	106	219
"	116	U	82	10	.....	92	182
"	117	U	122	22	3	147	260
"	118	U	121	38	.....	159	286
"	119	U	93	32	1	126	213
"	120	U	91	21	.....	112	197
"	121	U	75	11	2	88	189

TORONTO—SCARBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Henry Harris.	Edwin Charles Beer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8-*Con*.....	122A	U	83	3	.....	86	150
"	122B	U	86	10	1	97	174
"	123	U	93	15	.....	108	193
"	124	U	97	16	.....	113	230
"	125	U	100	16	.....	116	187
"	126	U	100	11	.....	111	196
"	127	U	98	11	.....	109	212
"	128	U	109	16	1	126	248
"	129	U	102	18	.....	120	206
"	130	U	98	25	1	124	214
"	131	U	98	11	.....	109	204
"	132	U	121	9	.....	130	275
"	133	U	66	23	1	90	160
"	134	U	83	21	.....	104	198
"	135	U	104	17	4	125	249
"	136	U	76	20	.....	96	190
"	137	U	70	20	.....	90	220
"	138	U	92	13	1	106	213
"	139	U	102	22	.....	124	259
"	140	U	139	10	.....	149	258
"	141	U	65	18	.....	83	144
"	142	U	118	28	.....	146	220
"	143	U	124	32	.....	156	277
"	144	U	139	24	.....	163	286
"	145	U	82	38	.....	120	216
"	146	U	123	30	2	154	260
"	147	U	67	12	.....	79	165
"	148	U	85	22	.....	107	164
"	149	U	107	25	.....	132	186
"	150	U	104	31	.....	134	236
"	151	U	109	29	.....	138	228
"	152	U	126	40	.....	166	312
"	153	U	126	31	2	159	266
"	154	U	151	32	1	184	271
"	155	U	81	31	.....	112	215
"	156	U	61	27	1	89	179
"	157	U	76	28	.....	104	184
"	158	U	93	37	.....	130	298
"	159	U	66	15	.....	81	139
"	160	U	131	35	.....	166	247
"	161	U	120	26	.....	146	237
"	162	U	97	38	.....	135	213
"	163	U	83	24	.....	107	193
"	164	U	72	21	1	94	202
"	165	U	84	13	.....	97	196
"	166	U	86	32	.....	118	169
Ward (Quartier) 1.....	167	U	77	13	1	91	189
"	168	U	125	22	.....	147	250
"	169	U	73	13	2	88	157
"	170	U	130	29	2	161	263
"	171	U	138	40	.....	178	296
"	172A	U	100	8	.....	108	184
"	172B	U	98	24	3	125	194
"	173	U	109	30	.....	139	226
"	174	U	79	23	.....	102	226
"	175	U	134	38	5	177	313
"	176	U	103	32	.....	135	242
"	177	U	92	25	.....	117	202
"	178	U	88	35	.....	123	216
"	179	U	105	11	.....	116	231
Toronto, Advance—Provisoire.			22	16	2	40	.....
Totals—Totaux.....	191		18,481	4,281	81	22,843	40,790

Majority for / Majorité pour } Joseph Hanry Harris, 14,200.

TORONTO SOUTH (SUD). Population—1921, 49,291.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	—	Urban or rural. Urbain ou rural.	George Reginald Geary.	Norman Charles McEachren.	Claude Bereford Pearce.			
TORONTO, CITY (CITÉ).								
Ward (Quartier) 5	1	U	36	2	52	3	93	199
"	2	U	46	2	15	.....	63	159
"	3	U	62	2	15	.....	79	183
"	4	U	40	1	8	.....	49	84
"	5	U	37	0	47	3	87	206
"	6	U	57	2	45	.....	104	217
"	7	U	57	1	42	.....	100	176
"	8	U	61	8	34	7	110	244
"	9	U	53	1	24	.....	78	182
"	10	U	179	1	34	.....	214	329
"	11	U	52	1	12	.....	65	150
"	12	U	47	2	33	2	84	161
"	13	U	132	4	23	.....	159	275
"	14A	U	85	1	14	.....	100	167
"	14B	U	91	3	5	.....	99	165
"	15	U	49	2	34	.....	85	166
"	16	U	33	1	25	7	66	172
"	17	U	78	3	42	1	124	277
"	18	U	29	0	34	2	65	153
"	19	U	82	2	20	2	106	234
"	20A	U	60	0	17	.....	77	176
"	20B	U	37	0	25	.....	62	169
"	21	U	52	2	23	3	80	190
"	22	U	72	7	43	.....	122	249
"	23	U	55	2	20	3	80	193
"	24	U	83	4	24	4	115	243
"	25	U	41	3	33	4	81	159
"	26	U	79	4	27	3	113	241
"	27	U	38	2	20	1	61	183
"	28	U	59	2	29	.....	90	219
"	29	U	78	1	49	.....	128	237
"	30	U	56	5	28	.....	89	196
"	31	U	74	4	46	.....	124	218
"	32	U	91	5	30	.....	126	198
"	33	U	94	2	27	.....	123	225
"	34	U	85	2	17	1	105	236
"	35	U	109	4	20	.....	133	267
"	36	U	67	3	24	2	96	180
"	37	U	106	6	22	.....	134	248
"	38	U	97	2	51	.....	150	278
"	39	U	121	4	31	.....	156	269
"	40	U	71	10	18	.....	99	173
"	41	U	136	3	14	.....	153	230
"	42	U	57	4	18	.....	79	158
"	43	U	51	2	19	.....	72	161
"	44	U	87	3	30	.....	120	226
Ward (Quartier) 4	1–2	U	134	4	15	3	156	229
"	3	U	30	1	9	.....	40	87
"	4	U	102	4	11	.....	117	211
"	5	U	44	5	18	.....	67	118
"	6	U	13	0	4	.....	17	57
"	7	U	69	5	8	11	93	175
"	8	U	57	0	8	2	67	136
"	10	U	33	3	8	2	46	102
"	9–11	U	13	2	6	.....	21	60
"	12	U	4	0	0	.....	4	11
"	13	U	79	4	19	.....	102	174
"	14	U	23	3	21	.....	52	134
"	15	U	27	1	16	1	45	93
"	16	U	12	1	6	.....	19	48
"	17	U	15	1	8	.....	24	30
"	18	U	8	1	3	.....	12	32
"	19	U	24	1	13	.....	38	69
"	20	U	56	2	22	4	84	182

TORONTO SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	George Reginald Geary.	Norman Charles McEachren.	Claude Bereford Pearce.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4—*Con*	21	U	66	3	33	2	104	202
"	22	U	38	2	24	3	67	148
"	23	U	52	1	29	.....	82	157
"	24	U	46	3	17	.....	66	106
"	25	U	46	2	12	.....	60	91
"	26	U	51	6	22	.....	79	189
"	27	U	35	2	33	5	75	133
"	28	U	62	1	58	.....	121	206
"	29	U	75	5	43	.....	123	246
"	30	U	54	2	33	1	90	195
"	31	U	26	1	6	.....	33	83
"	32	U	56	7	39	.....	102	228
"	33	U	40	8	24	.....	72	175
"	34	U	70	2	51	.....	123	242
"	35	U	40	1	30	4	75	134
"	48	U	37	3	21	.....	61	150
"	49	U	34	6	37	.....	77	174
"	50	U	21	0	37	2	60	131
"	51	U	89	2	32	.....	123	244
"	52	U	50	5	35	.....	90	179
"	53	U	42	1	15	.....	58	115
"	54	U	53	1	31	1	86	183
"	55	U	47	1	30	2	80	155
"	56	U	34	5	38	.....	77	184
"	57	U	78	4	38	.....	120	266
Ward (Quartier) 3	1–2–3–6 7–8–9	U	31	1	3	1	36	85
"	4–5	U	24	2	5	.....	31	81
"	10–15	U	23	1	2	.....	26	38
"	16–17	U	13	1	4	1	19	41
"	18	U	23	1	6	1	31	95
"	19	U	34	1	13	5	53	139
"	20–24	U	10	1	2	.....	13	14
"	21–22–25 27–28	U	12	0	3	.....	15	18
"	23	U	12	1	5	.....	18	27
"	26	U	2	0	0	.....	2	3
"	29–30–31 32–33 34–35	U	30	3	7	.....	40	48
"	36–37	U	4	0	1	.....	5	33
"	38–39	U	31	2	8	.....	41	75
"	40–41	U	47	4	27	1	79	242
"	42	U	75	10	13	2	100	199
"	43–44	U	23	3	12	.....	38	121
"	45	U	49	2	19	1	71	163
"	46	U	74	12	30	1	117	232
"	55–56, 58	U	13	2	9	.....	24	72
"	59, 63–64	U	8	1	11	.....	20	67
"	57, 60	U	35	2	11	.....	48	143
"	61	U	68	2	21	.....	91	165
Toronto, Advance (Provisoire)	18	U	2	0	4	.....	6	.....
Totals—Totaux	112	.....	5,895	289	2,442	104	8,730	17,786

Majority for / Majorité pour **George Reginald Geary** over (sur) **C. B. Pearce, 3,453. / N. C. McEachren, 5,606.**

TORONTO WEST CENTRE (OUEST CENTRE) Population—1921, 59,197.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Horatio Clarence Hocken.	Francis Herbert Murphy	Joseph Singer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4	36	U	42	2	52	2	98	148
"	37-39	U	64	1	15	.....	80	118
"	38	U	79	3	72	1	155	199
"	40A	U	12	3	68	3	86	125
"	40B	U	32	2	71	3	108	172
"	41	U	35	0	68	2	105	172
"	42A	U	14	1	57	.....	72	125
"	42B	U	12	0	69	10	91	170
"	43A	U	27	5	69	.....	101	141
"	43B	U	36	2	38	.....	76	128
"	44A	U	58	0	67	3	128	181
"	44B	U	23	0	60	1	84	124
"	45	U	61	1	75	2	139	228
"	46A	U	29	4	50	.....	83	163
"	46B	U	40	0	51	1	92	131
"	47	U	54	0	26	1	81	137
"	58	U	21	0	78	3	102	195
"	59	U	12	1	141	5	159	235
"	60A	U	21	1	61	.....	83	151
"	60B	U	13	0	55	5	73	124
"	61	U	37	0	80	1	118	198
"	62	U	15	0	69	2	86	197
"	63A	U	22	2	88	4	116	195
"	63B	U	9	0	68	1	78	125
"	64A	U	41	0	43	.....	84	157
"	64B	U	27	1	47	1	76	145
"	65	U	15	0	66	2	83	160
"	66	U	58	2	67	4	131	216
"	67A	U	15	0	62	.....	77	122
"	67B	U	18	1	53	.....	72	126
"	68	U	60	0	77	3	140	231
"	69	U	73	0	39	1	113	156
"	70-71A	U	86	1	52	.....	139	193
"	70-71B	U	57	2	32	3	94	130
"	72	U	96	3	46	2	147	275
"	73A	U	59	3	48	.....	110	170
"	73B	U	74	1	45	2	122	198
"	74A	U	68	2	29	1	100	142
"	74B	U	91	1	36	.....	128	168
"	75	U	129	3	49	2	183	237
"	76A	U	81	0	16	3	100	155
"	76B	U	63	3	33	.....	99	155
"	77A	U	79	1	34	.....	114	142
"	77B	U	72	1	28	.....	101	134
"	78	U	109	3	48	2	162	238
"	79A	U	63	0	28	.....	91	140
"	79B	U	48	5	24	3	80	123
"	80	U	101	2	46	2	151	232
"	81	U	63	4	76	.....	143	235
"	82A	U	34	0	83	2	119	167
"	82B	U	16	1	56	.....	73	102
"	83A	U	27	1	43	.....	71	126
"	83B	U	25	0	29	.....	54	104
"	84A	U	38	0	61	5	104	146
"	84B	U	45	2	69	.....	116	186
"	85	U	60	2	68	.....	130	197
"	86A	U	42	3	51	1	97	151
"	86B	U	20	1	79	1	101	151
"	87	U	82	0	31	3	116	180
"	88	U	98	6	35	1	139	217
"	89	U	56	1	59	6	122	193
"	90	U	118	1	48	1	168	248

TORONTO, WEST CENTRE (OUEST CENTRE)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	Horatio Clarence Hocken.	Francis Herbert Murphy	Joseph Singer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4—*Con*.....	91	U	50	0	80	6	136	237
"	92	U	110	3	47	.....	160	269
"	93	U	73	3	65	.....	141	221
"	94A	U	72	0	29	3	104	150
"	94B	U	36	2	40	.....	78	124
"	95	U	102	0	27	.....	129	187
"	96	U	82	1	12	.....	95	151
"	97	U	101	3	15	3	122	172
Ward (Quartier) 5.....	45	U	36	1	25	.....	62	126
"	46A	U	28	1	108	1	138	190
"	46B	U	22	1	94	.....	117	152
"	47	U	44	0	68	3	115	196
"	48	U	36	2	74	.....	112	225
"	49A	U	48	6	50	.....	104	154
"	49B	U	53	1	48	2	104	146
"	50	U	33	1	70	.....	104	155
"	51A	U	39	1	55	5	100	158
"	51B	U	14	1	33	1	49	80
"	52A	U	20	3	68	.....	91	170
"	52B	U	26	2	40	.....	68	112
"	53A	U	41	1	47	.....	89	155
"	53B	U	40	1	21	.....	62	114
"	54	U	55	1	45	3	104	149
"	55	U	47	5	92	1	145	209
"	56	U	76	0	63	.....	139	227
"	57	U	72	2	86	.....	160	196
"	58	U	129	0	41	.....	170	227
"	59	U	107	4	48	6	165	260
"	60	U	57	1	64	3	125	205
"	61	U	73	3	69	.....	145	207
"	62	U	96	3	32	.....	131	183
"	63	U	59	0	35	.....	94	147
"	64	U	108	1	60	3	172	227
"	65	U	123	0	24	2	149	212
"	66	U	80	2	18	.....	100	157
"	67	U	80	5	23	.....	108	157
"	68	U	89	6	24	.....	119	156
"	69	U	107	4	36	1	148	227
"	70	U	126	0	39	1	166	247
"	71A	U	62	1	60	2	125	181
"	71B	U	60	0	19	.....	79	114
"	72A	U	50	1	49	1	101	143
"	72B	U	42	0	41	.....	83	130
"	73	U	79	0	103	4	186	269
"	74	U	53	2	73	2	130	205
"	75A	U	64	0	53	.....	117	168
"	75B	U	47	0	40	.....	87	120
"	76	U	121	0	68	.....	189	250
"	77	U	87	0	70	3	160	231
"	78	U	58	1	21	1	81	100
"	79A	U	53	5	46	1	105	146
"	79B	U	76	2	47	.....	125	161
"	80	U	96	1	80	2	179	267
"	81A	U	88	8	55	2	153	250
"	81B	U	66	1	42	.....	109	180
"	82	U	113	3	29	3	148	237
"	83A	U	65	0	27	.....	92	153
"	83B	U	82	1	19	.....	102	132
"	84	U	135	1	21	1	158	206
"	85	U	111	2	28	3	144	215
"	86	U	95	0	74	4	173	270
"	87	U	88	1	95	3	187	275
"	88	U	113	3	96	2	214	285

TORONTO WEST CENTRE (OUEST CENTRE)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Horatio Clarence Hocken.	Francis Herbert Murphy	Joseph Singer.			
TORONTO, CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 5—*Con*.....	89	U	82	6	30	3	121	159
"	90	U	87	4	43	.....	134	212
"	91	U	81	3	61	1	146	213
"	92	U	123	1	34	3	161	259
"	93	U	108	2	35	.....	145	220
"	94	U	130	0	38	.....	168	232
"	95	U	97	0	41	.....	138	195
"	96	U	94	2	17	1	114	163
"	97A	U	67	5	36	1	109	167
"	97B	U	37	0	13	.....	50	116
"	98	U	95	3	64	1	163	267
"	99	U	106	2	36	.....	144	198
"	100	U	89	0	20	1	110	173
"	101A	U	94	0	16	3	113	146
"	101B	U	83	1	17	.....	101	149
"	102	U	101	1	25	.....	127	167
"	103A	U	117	3	14	.....	134	190
"	103B	U	103	2	17	2	124	157
"	104A	U	85	2	20	.....	107	188
"	104B	U	82	3	13	.....	98	135
"	105	U	157	2	38	.....	197	278
"	106A	U	72	4	30	.....	106	152
"	106B	U	90	0	27	.....	117	171
"	107	U	143	1	52	2	198	285
"	108A	U	93	0	28	.....	121	159
"	108B	U	85	0	31	.....	116	150
"	109	U	134	4	58	.....	196	289
"	110	U	133	1	22	2	158	221
"	111	U	74	3	16	.....	93	148
"	112	U	84	2	37	.....	123	188
" Advance (Provisoire)	.....	.....	19	1	11	.....	31	.....
	156	.....	10,514	247	7,495	199	18,455	27,902

Majority for / Majorité pour } **Horatio Clarence Hocken** over (sur) { **Joseph Singer, 3,019.** / **Francis Herbert Murphy, 10,267.**

VICTORIA Population—1921, 33,995.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Bruce McNiven.	Thomas Hubert Stinson.			
Anson and Hindon	1	R	24	79	.....	103	139
Bobcaygeon	1A	R	38	101	1	140	196
"	1B	R	37	104	.....	141	186
"	2	R	65	129	1	195	272
Bexley	1	R	48	120	.....	168	265
"	2	R	29	71	2	102	158
Carden	1	R	32	26	.....	58	150
"	2	R	54	39	.....	93	121
Cardiff	1	R	4	8	.....	12	54
"	2	R	32	74	.....	106	189
"	3	R	2	27	.....	29	41
Dalton	1	R	25	42	1	68	121
"	2	R	32	34	.....	66	111
Digby	1	R	26	52	.....	78	116
Dysart	1A	R	49	127	.....	176	238
"	1B	R	46	117	2	165	241
"	1C	R	36	116	.....	152	215
"	2	R	9	102	.....	111	136
"	3	R	6	14	.....	20	27
"	4	R	1	30	.....	31	32
"	5	R	1	41	.....	42	89
Eldon	1A	R	69	60	.....	129	155
"	1B	R	79	67	.....	146	185
"	2A	R	36	40	.....	76	122
"	2B	R	77	64	.....	141	198
"	3A	R	29	85	.....	114	176
"	3B	R	37	89	.....	126	199
"	4	R	79	94	.....	173	180
Emily	1	R	93	57	.....	150	176
"	2	R	52	53	.....	105	125
"	3	R	96	41	.....	137	174
"	4	R	144	10	.....	154	226
"	5	R	51	55	.....	106	133
"	6	R	49	21	.....	70	99
"	7	R	108	23	.....	131	157
Fenelon Falls	1A	R	57	70	.....	127	205
"	1B	R	48	89	1	138	195
"	2A	R	68	62	.....	130	212
"	2B	R	57	65	1	123	179
Fenelon Township	1	R	20	32	.....	52	71
"	2A	R	64	53	.....	117	344
"	2B	R	44	62	.....	106	
"	3	R	116	57	.....	173	283
"	4	R	130	56	.....	186	250
"	5A	R	55	31	.....	86	314
"	5B	R	93	42	.....	135	
Glamorgan	1	R	26	79	1	106	222
Laxton	1	R	49	79	1	129	165
Lindsay, Advance (Provisoire)	2	U	15	97	.....	112	
Lindsay, East Ward (Quartier Est)	1A	U	33	103	.....	136	208
" "	1B	U	31	89	1	121	215
" "	2A	U	63	159	.....	222	331
" "	2B	U	66	123	.....	189	263
Lindsay, North Ward (Quartier Nord)	1A	U	48	112	.....	160	214
" "	1B	U	55	150	4	209	293
" "	1C	U	53	119	.....	172	208
" "	2A	U	30	162	2	194	247
" "	2B	U	41	139	.....	180	254
" "	3A	U	22	214	.....	236	310
" "	3B	U	31	190	.....	221	301
Lindsay, South Ward (Quartier Sud)	1A	U	37	197	.....	234	329
" "	1B	U	34	149	.....	183	295

VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Bruce McNiven	Thomas Hubert Stinson			
Lindsay, South Ward (Quartier Sud)—*Con*	2A	U	30	187	.....	217	313
" "	2B	U	32	123	.....	155	226
" "	3A	U	45	158	.....	203	292
" "	3B	U	33	152	2	187	295
" "	4A	U	67	110	.....	177	257
" "	4B	U	91	114	2	207	297
" "	4C	U	47	109	.....	156	217
Lutterworth	1	R	16	69	.....	85	166
Mariposa	1A	R	42	52	.....	94	280
"	1B	R	59	41	.....	100	
"	2	R	100	85	1	186	272
"	3A	R	71	55	2	128	203
"	3B	R	93	45	3	141	214
"	4A	R	83	62	.....	145	218
"	4B	R	73	39	.....	112	164
"	5A	R	51	29	.....	80	149
"	5B	R	79	32	.....	111	182
"	6	R	112	43	.....	155	208
"	7A	R	79	45	.....	124	150
"	7B	R	87	21	.....	108	150
"	8	R	72	23	.....	95	160
Minden	1A	R	71	85	.....	156	213
"	1B	R	45	71	.....	116	181
"	2	R	66	37	.....	103	147
Monmouth	1	R	44	91	.....	135	213
"	2	R	17	71	1	89	117
Omemee	1A	R	40	122	.....	162	194
"	1B	R	35	104	.....	139	182
Ops	1	R	133	55	.....	188	209
"	2	R	110	102	.....	212	293
"	3	R	114	51	1	166	217
"	4	R	91	54	.....	145	163
"	5	R	121	106	1	228	266
"	6	R	88	84	.....	172	211
Sturgeon Point	1	R	0	8	.....	8	119
Sherbourne	1	R	15	65	.....	80	125
Summerville	1	R	9	17	.....	26	55
"	2	R	47	83	.....	130	172
"	3A	R	26	71	.....	97	145
"	3B	R	18	67	.....	85	136
"	4	R	16	28	.....	44	61
"	5	R	58	27	.....	85	231
"	6	R	57	14	.....	71	93
Snowdon	1	R	44	136	1	181	288
"	2	R	30	23	.....	53	108
Stanhope	1	R	60	38	.....	98	150
"	2	R	32	50	.....	82	86
Verulam	1	R	78	73	.....	151	188
"	2	R	86	90	1	177	227
"	3	R	128	29	.....	157	199
"	4	R	83	24	.....	107	173
"	5	R	62	36	.....	98	136
"	6	R	23	12	.....	35	71
Woodville	1A	R	48	64	.....	112	164
"	1B	R	47	58	.....	105	157
Totals—Totaux	117		6,285	8,632	33	14,950	21,413

Majority for / Majorité pour } **Thomas Hubert Stinson, 2,347.**

WATERLOO NORTH (NORD). Population—1921, 41,698.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Daum Euler.	Edwin Hamilton Scully.			
Elmira	1A	R	124	66		190	328
"	1B	R	122	80	2	204	374
"	2A	R	84	67		151	260
"	2B	R	85	85	1	171	281
"	2C	R	60	53		113	188
Kitchener	1A	U	65	22		87	161
"	1B	U	63	31		94	165
"	2A	U	92	27		119	194
"	2B	U	75	38		113	216
"	3A	U	70	30		100	196
"	3B	U	74	37		111	230
"	3C	U	69	41		110	222
"	4A	U	80	41		121	206
"	4B	U	90	37	1	128	201
"	5	U	87	44		131	245
"	6A	U	57	31		88	165
"	6B	U	70	32		102	157
"	7	U	103	57		160	283
"	8	U	56	30		86	150
"	9	U	69	62		131	252
"	10A	U	56	40		96	185
"	10B	U	76	26	1	103	186
"	11A	U	55	46	1	102	204
"	11B	U	58	44		102	207
"	12A	U	58	34		92	200
"	12B	U	65	37		102	204
"	13A	U	47	53		100	166
"	13B	U	45	40	2	87	155
"	14A	U	78	39		117	209
"	14B	U	71	54		125	233
"	15A	U	99	46	1	146	229
"	15B	U	68	34		102	178
"	16A	U	70	31		101	221
"	16B	U	66	31		97	199
"	17A	U	70	24		94	180
"	17B	U	70	28		98	160
"	18A	U	87	36		123	210
"	18B	U	65	55		120	215
"	19A	U	110	71		181	294
"	19B	U	97	60	1	158	284
"	20A	U	69	31		100	198
"	20B	U	66	38		104	187
"	21A	U	56	15		71	146
"	21B	U	77	20		97	155
"	22A	U	62	33	1	96	205
"	22B	U	87	52	1	140	220
"	23	U	72	34		106	204
"	24A	U	55	40		95	194
"	24B	U	44	29		73	190
"	25A	U	57	26		83	173
"	25B	U	62	30		92	178
"	26A	U	68	38		106	169
"	26B	U	68	39		107	186
"	27	U	41	54		95	157
"	28A	U	71	48	3	122	196
"	28B	U	63	34		97	193
"	29A	U	94	53		147	236
"	29B	U	90	65		155	250
"	30A	U	78	38		116	188
"	30B	U	59	37	1	97	161
"	31	U	77	35	2	114	274
"	32A	U	44	30	1	75	169
"	32B	U	20	34	2	56	157
"	33A	U	62	54	1	117	217
"	33B	U	74	43		117	199

WATERLOO NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Daum Euler.	Edwin Hamilton Scully.			
Kitchener—*Con*.	34A	U	66	49	.....	115	174
"	34B	U	37	43	.....	80	165
"	35A	U	58	50	.....	108	164
"	35B	U	72	21	.....	93	160
"	36A	U	60	33	.....	93	165
"	36B	U	52	31	1	84	147
"	37A	U	57	38	.....	95	214
"	37B	U	76	41	2	119	227
"	38A	U	71	45	.....	116	232
"	38B	U	82	38	.....	120	226
"	39A	U	71	33	.....	104	168
"	39B	U	59	36	1	96	169
"	40	U	66	40	.....	106	167
Waterloo, Town (Ville)	1	U	87	73	2	162	264
" "	2A	U	68	57	.....	125	223
" "	2B	U	72	64	1	137	219
" "	3A	U	76	70	.....	146	272
" "	3B	U	91	87	.....	178	300
" "	4A	U	74	88	.....	162	239
" "	4B	U	88	71	.....	159	223
" "	5A	U	89	78	2	169	261
" "	5B	U	46	42	.....	88	159
" "	5C	U	80	35	.....	115	218
" "	6A	U	94	50	.....	144	205
" "	6B	U	103	63	1	167	259
" "	6C	U	136	60	.....	196	298
" "	7A	U	72	61	.....	133	231
" "	7B	U	99	28	.....	127	216
" "	8	U	107	43	.....	150	277
Waterloo Township	1	R	178	2	1	181	246
"	2	R	85	23	1	109	215
"	3A	R	39	13	.....	52	199
"	3B	R	51	20	.....	71	248
"	3C	R	75	14	.....	89	225
"	4	R	43	20	.....	63	230
"	5	R	60	20	.....	80	235
"	6A	R	121	14	.....	135	298
"	6B	R	50	7	.....	57	198
Wellesley Township	1	R	72	15	.....	87	209
"	2A	R	111	6	1	118	402
"	2B	R	84	12	.....	96	
"	3A	R	38	3	.....	41	168
"	3B	R	33	12	1	46	169
"	4A	R	49	13	.....	62	205
"	4B	R	25	11	.....	36	118
"	5A	R	68	51	.....	119	227
"	5B	R	82	39	.....	121	231
"	6A	R	80	29	.....	109	233
"	6B	R	79	30	1	110	249
"	7	R	31	17	.....	48	189
Woolwich Township	1	R	71	16	.....	87	180
"	2	R	145	12	2	159	277
"	3A	R	91	9	.....	100	460
"	3B	R	57	10	.....	67	
"	4A	R	19	18	.....	37	141
"	4B	R	34	13	.....	47	148
"	5A	R	18	7	.....	25	137
"	5B	R	43	11	.....	54	178
"	6	R	52	4	.....	56	211
"	7	R	53	28	.....	81	213
Totals—Totaux	125	.....	8,868	4,657	39	13,564	26,074

Majority for / Majorité pour } **William Daum Euler, 4,211.**

WATERLOO SOUTH (SUD) Population—1921, 33,568.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander McKay Edwards.	William Elliott.			
Galt	1A	U	112	40	.....	152	234
"	1B	U	133	33	.....	166	245
"	1C	U	137	49	.....	186	268
"	2A	U	114	57	1	172	294
"	2B	U	126	51	.....	177	268
"	3A	U	106	39	.....	145	222
"	3B	U	114	42	.....	156	217
"	4A	U	101	41	2	144	233
"	4B	U	98	35	2	135	209
"	5A	U	64	30	.....	9	251
"	5B	U	92	34	.....	126	284
"	6A	U	128	50	.....	178	287
"	6B	U	125	41	2	168	264
"	7A	U	90	59	.....	149	226
"	7B	U	76	57	1	134	203
"	7C	U	90	43	.....	133	201
"	8A	U	71	55	.....	126	205
"	8B	U	100	42	.....	142	233
"	9A	U	87	41	.....	128	192
"	9B	U	86	51	.....	137	189
"	10A	U	78	35	.....	113	224
"	10B	U	80	27	.....	107	225
"	10C	U	84	24	.....	108	235
"	11A	U	109	49	1	159	218
"	11B	U	100	35	.....	135	212
"	11C	U	102	54	.....	156	229
"	12A	U	101	48	.....	149	231
"	12B	U	110	37	2	149	207
"	12C	U	110	38	.....	148	236
"	13A	U	133	45	.....	178	271
"	13B	U	143	45	.....	188	263
"	13C	U	146	49	.....	195	257
"	14A	U	130	42	.....	172	250
"	14B	U	120	40	.....	160	242
"	15A	U	99	61	.....	160	229
"	15B	U	106	50	.....	157	226
"	15C	U	99	51	1	151	225
"	16A	U	92	46	.....	138	213
"	16B	U	106	54	.....	160	250
"	16C	U	89	45	.....	134	195
" Advance (Provisoire)	.....	U	1	1	.....	2	
Preston	1A	U	113	60	.....	173	229
"	1B	U	84	41	2	127	195
"	1C	U	102	60	2	164	217
"	2A	U	127	68	.....	159	259
"	2B	U	112	51	1	164	256
"	3A	U	151	59	.....	210	305
"	3B	U	156	62	3	221	283
"	4A	U	145	78	.....	223	306
"	4B	U	112	64	.....	176	263
"	5A	U	106	75	.....	181	249
"	5B	U	123	67	.....	190	286
"	5C	U	111	63	2	176	228
"	6A	U	97	34	2	133	165
"	6B	U	90	37	3	130	164
Hespeler	1A	R	101	74	.....	175	236
"	1B	R	92	37	.....	129	180
"	2A	R	120	44	.....	164	224
"	2B	R	100	38	.....	138	193
"	3A	R	86	52	.....	138	195
"	3B	R	52	44	2	98	157
"	4A	R	130	33	5	168	218
"	4B	R	96	48	.....	144	192
"	5	R	113	48	.....	161	204

WATERLOO SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander McKay Edwards.	William Elliott.			
New Hamburg	1A	R	74	69	.....	143	240
"	1B	R	78	61	.....	139	235
"	1C	R	60	61	.....	121	215
"	2	R	87	83	.....	170	265
Ayr	1A	R	93	95	.....	188	283
"	1B	R	73	107	2	182	269
North Dumfries	1	R	37	68	2	107	154
"	2A	R	56	48	.....	104	180
"	2B	R	71	59	.....	130	219
"	3A	R	38	76	.....	114	197
"	3B	R	37	66	2	105	177
"	4	R	25	102	.....	127	232
"	5	R	25	129	.....	154	274
Waterloo	1A	R	10	71	.....	81	177
"	1B	R	11	54	.....	65	183
"	2A	R	62	52	.....	114	203
"	2B	R	57	33	1	91	137
"	3A	R	27	57	.....	84	182
"	3B	R	49	42	.....	91	171
"	4A	R	61	64	.....	125	313
"	4B	R	66	53	.....	119	207
"	5	R	21	95	6	122	275
"	6	R	32	88	.....	120	262
Wilmot	1A	R	19	37	.....	56	183
"	1B	R	17	43	.....	60	178
"	2A	R	20	57	.....	77	229
"	2B	R	10	38	.....	48	140
"	3A	R	22	36	.....	58	176
"	3B	R	28	38	.....	66	146
"	4A	R	29	38	1	68	324
"	4B	R	43	65	.....	108	
"	5A	R	8	61	.....	69	184
"	5B	R	8	38	.....	46	166
"	6	R	28	71	1	100	299
Totals—Totaux	98	.....	8,089	5,158	49	13,296	21,652

Majority for / Majorité pour } **Alexander McKay Edwards, 2,931.**

WELLAND. Population—1921, 66,668.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Hamilton Pettit.	Harry Punshon Stephens.			
Niagara Falls	1	U	70	30	2	102	156
"	1A	U	63	39	.....	102	172
"	2	U	51	65	.....	116	201
"	3	U	42	68	.....	110	216
"	4	U	57	68	.....	125	236
"	4A	U	52	58	.....	110	201
"	5	U	55	96	3	154	252
"	5A	U	66	60	.....	126	242
"	6	U	71	96	.....	167	245
"	6A	U	65	54	.....	119	187
"	6B	U	77	52	.....	129	182
"	7	U	61	69	.....	130	237
"	8	U	66	77	.....	143	238
"	9	U	115	62	.....	177	277
"	10	U	62	64	.....	126	214
"	10A	U	53	82	.....	135	218
"	10B	U	66	54	1	121	188
"	11	U	86	69	2	157	234
"	12	U	60	72	.....	132	191
"	13	U	60	88	.....	148	219
"	14	U	77	88	.....	165	286
"	15	U	54	93	.....	147	257
"	16	U	91	96	.....	187	299
"	17	U	69	79	.....	148	239
"	17A	U	66	101	.....	167	252
"	17B	U	76	55	.....	131	198
"	18	U	111	68	1	180	275
"	18A	U	79	72	.....	151	251
"	18B	U	97	70	3	170	266
"	19	U	90	54	1	145	250
"	20	U	46	46	.....	92	173
"	21	U	60	59	3	122	240
"	22	U	128	76	.....	204	328
"	23	U	82	82	.....	164	268
"	24	U	90	77	.....	167	272
"	25	U	113	62	.....	175	271
Welland, Ward (Quartier) 1	26	U	91	39	.....	130	248
" "	27	U	105	40	.....	145	266
" "	27A	U	86	23	.....	109	223
Welland, Pt. 1, Ward (Quartier) 2	28	U	77	19	.....	96	199
" "	29	U	111	41	2	154	238
" "	29A	U	97	15	.....	112	206
Welland, Pt. 2 ,Ward (Quartier) 2	30	U	71	33	1	105	200
" "	31	U	75	32	.....	107	201
" "	31A	U	77	34	.....	111	216
Welland, Pt. 3, Ward (Quartier) 2	32	U	99	52	1	152	289
" "	33	U	88	35	.....	123	275
Welland, Pt. 1, Ward (Quartier) 3	34	U	88	46	.....	134	259
" "	35	U	90	48	.....	138	293
Welland, Pt. 2, Ward (Quartier) 3	36	U	98	20	2	120	228
" "	37	U	105	45	3	153	306
Welland, Ward (Quartier) 4	38	U	83	17	2	102	158
" "	38A	U	91	16	.....	107	165
Welland, Pt. 1, Ward (Quartier) 5	39	U	93	34	.....	127	244
" "	39A	U	91	40	.....	131	242
Welland, Pt. 2, Ward (Quartier) 5	40	U	71	36	.....	107	244
" "	41	U	85	51	.....	136	253

WELLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Hamilton Pettit.	Harry Punshon Stephens.			
Welland, Pt. 1, Ward (Quartier) 6	42	U	76	48	2	126	225
" "	42A	U	68	29	1	98	179
Welland, Pt. 2, Ward (Quartier) 6	43	U	83	22	.....	105	245
" "	44	U	74	39	3	116	216
" "	44A	U	60	30	1	91	208
Thorold, St. Georges Ward (Quartier)	45	U	101	30	1	132	218
" "	46	U	107	50	2	159	272
" "	47	U	87	45	.....	132	204
Thorold, St. Andrews Ward (Quartier)	48	U	102	46	2	150	237
" "	49	U	121	47	1	169	271
" "	50	U	103	27	2	132	218
Thorold, St. Patricks Ward (Quartier)	51	U	95	48	1	44	285
" "	52	U	88	60	.....	148	268
" "	52A	U	53	13	.....	66	130
" "	52B	U	75	25	2	102	229
Thorold, St. Davids Ward (Quartier)	53	U	136	31	.....	167	276
" "	54	U	153	49	.....	202	306
Port Colborne, Ward (Quartier) 1	55	U	115	49	3	167	255
" "	56	U	120	32	.....	152	234
" "	57	U	95	92	2	189	295
" "	57A	U	78	57	1	136	195
Port Colborne, Ward (Quartier) 2	58	U	86	48	5	139	200
" "	59	U	91	54	4	149	232
" "	60	U	73	48	7	128	215
Port Colborne, Ward (Quartier) 3	61	U	75	78	.....	153	231
" "	62	U	83	69	.....	152	246
Bridgeburg, Ward (Quartier) 1	63	U	58	24	.....	82	188
" "	63A	U	32	18	.....	50	159
" " 2	64	U	102	41	.....	143	275
" "	65	U	91	26	.....	117	227
" "	65A	U	67	21	.....	88	210
" " 3	66	U	55	46	1	102	220
" "	67	U	74	30	1	105	205
" "	67A	U	83	20	.....	103	168
Bertie Township	68	R	41	17	.....	58	118
"	69	R	79	49	.....	128	245
Ridgeway	70	R	72	73	.....	145	226
"	71	R	45	62	.....	107	176
Stevensville	72	R	52	65	2	119	208
"	73	R	36	30	.....	66	180
"	74	R	38	25	.....	63	162
Ridgeway	75	R	82	104	.....	186	313
"	76	R	92	73	1	166	269
Crystal Beach	78	R	60	43	.....	103	186
Chippawa, Ward	79	R	79	43	1	123	202
"	79A	R	70	53	2	124	202
"	80	R	118	74	.....	192	276
Crowland Township	81	R	46	89	.....	135	230
" "	82	R	195	31	.....	226	273
" "	83	R	43	37	.....	80	196
" "	84	R	146	14	1	161	216
" "	85	R	68	13	.....	81	155
" "	86	R	54	18	.....	72	170
Fort Erie	87	R	63	29	.....	92	241
"	88	R	86	18	.....	104	276
"	88A	R	96	35	2	133	298

WELLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Hamilton Pettit.	Harry Punshon Stephens.			
Humberstone Village, Ward (Quartier 1	89	R	67	36	.....	103	243
" "	90	R	69	46	1	116	256
Humberstone Village, Ward (Quartier) 2	91	R	60	29	1	90	167
" "	91A	R	60	25	.....	85	153
Humberstone Village, Ward (Quartier) 3	92	R	76	36	2	114	226
" "	92A	R	69	39	.....	108	210
Humberstone Township	93	R	105	59	.....	164	263
" "	95	R	85	79	.....	164	239
" "	96	R	63	70	1	134	234
" "	97	R	58	29	.....	87	186
" "	98	R	79	51	.....	130	199
" "	99	R	47	24	.....	71	132
" "	100	R	29	16	.....	45	104
Fonthill	101	R	120	70	.....	190	255
"	102	R	117	43	1	161	245
Pelham Township	103	R	32	65	.....	97	203
"	104	R	50	41	.....	91	141
"	106	R	89	113	1	203	285
"	107	R	33	72	.....	105	180
"	108	R	19	25	1	45	80
"	109	R	54	81	1	136	200
"	110	R	41	93	.....	134	177
"	111	R	44	81	.....	125	186
"	112	R	16	26	.....	42	102
Stamford, Ward	113	R	81	43	.....	124	235
"	114	R	105	42	.....	147	284
"	115	R	85	48	.....	133	254
"	116	R	32	14	1	47	146
"	117	R	47	40	3	90	260
"	117A	R	54	36	.....	90	280
"	118	R	70	51	.....	121	229
"	119	R	57	62	.....	119	245
"	119A	R	64	37	.....	101	206
"	120	R	69	68	1	138	296
"	121	R	65	71	1	137	272
"	121A	R	68	69	.....	137	310
"	122	R	78	46	.....	124	193
"	123	R	67	53	.....	120	187
Thorold Township	124	R	104	54	3	161	311
"	125	R	102	28	.....	130	223
"	126	R	43	34	.....	77	163
"	127	R	39	67	2	108	202
"	128	R	72	32	.....	104	204
"	129	R	80	33	.....	113	190
"	130	R	61	40	1	102	222
"	131	R	66	18	.....	84	195
"	132	R	35	35	.....	70	151
"	133	R	41	24	.....	65	151
Wainfleet	134	R	70	40	.....	110	203
"	135	R	36	39	.....	75	148
"	136	R	9	55	.....	64	140
"	137	R	31	51	.....	82	127
"	138	R	37	14	.....	51	103
"	139	R	36	26	.....	62	107
"	140	R	8	27	.....	35	61
"	141	R	45	17	.....	62	121
"	142	R	20	15	.....	35	75

WELLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Hamilton Pettit.	Harry Punshon Stephens.			
Wainfleet—*Con*.....	143	R	61	27	.....	88	169
"	144	R	67	17	.....	84	161
"	145	R	57	35	.....	92	159
Willoughby.....	146	R	54	58	.....	112	256
"	147	R	35	54	.....	89	225
Totals—Totaux.....	175	.....	12,753	8,373	99	21,225	38,074

Majority for / Majorité pour } **George Hamilton Pettit, 4.380,**

WELLINGTON NORTH (NORD) Population—1921, 19,833.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour John Pritchard.	Duncan Sinclair.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Arthur Township	1	R	73	55	1	129	254
" " A-L	2	R	45	38	.....	83	161
" " M-Z	2A	R	36	36	.....	72	155
" "	3	R	55	48	.....	103	213
" "	4	R	47	22	.....	69	207
" "	5	R	54	106	.....	160	252
Arthur Village	1	R	45	83	.....	128	255
"	2	R	42	99	1	142	211
"	3	R	51	118	.....	169	253
Clifford Village A-L	1	R	55	68	.....	123	184
" M-Z	1A	R	39	64	1	104	145
Drayton Village A-L	1	R	84	103	.....	187	238
" M-Z	1A	R	66	82	1	149	202
Garafraxa West (Ouest)	1	R	81	39	.....	120	198
" "	2	R	33	8	.....	41	111
" "	3	R	15	36	.....	51	104
" "	4	R	15	30	.....	45	71
" "	5	R	36	34	.....	70	115
" "	6	R	43	16	.....	59	102
" "	7	R	25	41	.....	66	137
" "	8	R	33	47	.....	80	133
Harriston	1	R	45	77	.....	122	167
"	2	R	39	60	.....	99	133
"	3	R	26	76	.....	102	147
"	4	R	55	117	.....	172	227
"	5	R	51	90	.....	141	170
Luther West (Ouest)	1	R	48	45	.....	93	158
" "	2	R	17	35	.....	52	143
" "	3	R	40	69	.....	109	202
" "	4	R	42	28	.....	70	174
" "	5	R	50	45	.....	95	210
Maryborough Township	1	R	70	67	1	138	220
" "	2	R	55	66	.....	121	253
" " A-L	3	R	78	55	.....	133	199
" " M-Z	3	R	78	49	.....	127	189
" "	4	R	54	27	.....	81	132
" "	5	R	59	117	.....	176	253
" "	6	R	56	70	.....	126	169
Minto Township	1	R	115	88	1	204	276
" "	2	R	95	91	.....	186	288
" "	3	R	140	89	.....	229	292
" "	4	R	59	68	1	128	159
" "	5	R	88	76	1	165	253
" "	6	R	41	38	.....	79	114
Mount Forest A-L	1	R	50	77	1	128	180
" M-Z	1A	R	57	49	.....	106	159
" A-L	2	R	55	87	3	145	200
" M-Z	2A	R	31	88	1	120	183
"	3	R	63	107	.....	170	242
"	4	R	76	126	.....	202	274
Palmerston	1	R	68	156	.....	224	298
" A-L	2	R	20	116	4	140	172
" M-Z	2A	R	23	59	.....	82	159
" A-L	3	R	30	121	.....	151	214
" M-Z	3A	R	41	112	.....	153	217
" Advance (Provisoire)	.....	R	4	44	.....	48	.....
Peel Township A-J	1	R	36	25	.....	61	152
" K-Z	1A	R	47	29	.....	76	161
"	2	R	13	8	.....	21	180
"	3	R	40	34	.....	74	188
" A-H	4	R	34	31	.....	65	163
" I-Z	4A	R	54	14	.....	68	154
"	5	R	105	69	.....	174	221

WELLINGTON NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Pritchard.	Duncan Sinclair.			
Peel Township—*Con*.....	6	R	92	29	.....	121	211
"	7	R	57	55	.....	112	217
Totals—Totaux.....	65	.....	3,370	4,152	17	7,539	12,174

Majority for / Majorité pour } Duncan Sinclair, 782.

WELLINGTON SOUTH (SUD) Population—1921, 34,327.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert William Gladstone.	Hon. Hugh Guthrie.			
GUELPH, CITY (CITÉ)							
St. Patrick's Ward (Quartier)..	1A	U	40	148	.....	188	246
" " ..	1B	U	29	143	.....	172	268
" " ..	1C	U	46	163	5	214	267
" " ..	1D	U	45	140	.....	185	279
" " ..	2A	U	62	84	.....	146	217
" " ..	2B	U	49	113	.....	162	258
" " ..	2C	U	37	86	2	125	175
" " ..	3A	U	56	119	.....	175	251
" " ..	3B	U	62	138	.....	200	281
" " ..	3C	U	27	107	3	137	196
" " ..	4A	U	47	80	1	128	191
" " ..	4B	U	46	89	.....	135	237
" " ..	4C	U	25	85	2	112	160
St. George's Ward (Quartier)..	5A	U	46	119	.....	165	225
" " ..	5B	U	36	93	.....	129	206
" " ..	6A	U	31	97	.....	128	177
" " ..	6B	U	35	65	.....	100	157
" " ..	7A	U	54	121	.....	175	268
" " ..	7B	U	61	129	.....	190	270
" " ..	8A	U	52	111	.....	163	239
" " ..	8B	U	67	107	.....	174	250
" " ..	8C	U	65	94	1	160	243
St. John's Ward (Quartier).....	9A	U	59	90	.....	149	225
" "	9B	U	67	85	.....	152	225
" "	9C	U	62	73	.....	135	224
" "	10A	U	39	65	.....	104	148
" "	10B	U	36	72	.....	108	146
" "	11A	U	58	104	1	163	210
" "	11B	U	78	79	.....	157	205
" "	11C	U	63	100	1	164	227
St. David's Ward (Quartier)...	12A	U	89	89	.....	178	243
" " ..	12B	U	71	88	.....	159	241
" " ..	12C	U	53	97	.....	150	237
" " ..	13A	U	66	88	.....	154	234
" " ..	13B	U	79	88	.....	167	234
" " ..	13C	U	61	84	.....	145	197
" " ..	14A	U	84	69	1	154	214
" " ..	14B	U	62	71	.....	133	191
" " ..	14C	U	89	73	3	165	210
St. Andrew's Ward (Quartier) .	15A	U	81	78	.....	159	228
" " ..	15B	U	76	108	1	185	253
" " ..	15C	U	74	105	1	180	252
" " ..	16A	U	83	90	1	174	242
" " ..	16B	U	99	72	.....	171	222
" " ..	16C	U	65	83	2	150	209
" " ..	17A	U	61	119	.....	180	246
" " ..	17B	U	91	116	.....	207	286
" " ..	17C	U	80	122	.....	202	261
" " ..	18A	U	77	137	.....	214	269
" " ..	18B	U	33	98	2	133	165
St. James Ward (Quartier).....	19A	U	45	123	.....	168	203
" "	19B	U	34	82	.....	116	164
" "	19C	U	41	88	.....	129	185
" "	20A	U	50	110	.....	160	220
" "	20B	U	49	118	.....	167	220
" "	20C	U	51	125	.....	176	256
" "	21A	U	76	107	.....	183	282
" "	21B	U	43	141	.....	184	251
" "	22	U	53	142	.....	195	255
Guelph, Advance (Provisoire)	1	U	12	13	.....	25	.....
Erin Village.....	1A	R	80	76	.....	156	178
"	1B	R	72	62	.....	134	150

WELLINGTON SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert William Gladstone.	Hon. Hugh Guthrie.			
Elora Village	1A	R	56	88	.....	144	190
"	1B	R	61	62	.....	123	149
"	2A	R	103	65	1	169	207
"	2B	R	87	73	.....	160	181
Fergus Village	1A	R	82	122	.....	204	237
"	1B	R	44	85	1	130	156
"	2A	R	61	54	.....	115	206
"	2B	R	61	106	1	168	244
"	3A	R	96	108	.....	204	268
"	3B	R	75	81	1	157	204
Guelph Township	1	R	187	42	.....	229	295
"	2A	R	89	37	.....	126	211
"	2B	R	80	49	.....	129	180
"	3	R	124	40	.....	164	214
"	4	R	57	92	.....	149	201
"	5A	R	93	59	.....	152	183
"	5B	R	96	100	1	197	223
"	5C	R	77	95	.....	172	210
Nichol Township	1	R	129	48	.....	177	232
"	2	R	68	47	.....	115	186
"	3	R	130	70	.....	200	271
"	4	R	53	56	.....	109	191
Eramosa Township	1A	R	111	115	.....	226	289
"	1B	R	73	97	.....	170	219
"	2	R	119	89	.....	208	255
"	3	R	150	63	.....	213	250
"	4	R	102	72	.....	174	211
"	5	R	100	42	.....	142	206
Erin Township	1	R	98	21	.....	119	149
"	2	R	103	49	.....	152	192
"	3	R	128	57	.....	185	249
"	4	R	89	43	.....	132	194
"	5	R	101	75	.....	176	245
"	6A	R	108	96	.....	204	211
"	6B	R	115	83	.....	198	254
"	7	R	90	22	.....	112	168
Puslinch Township	1	R	148	44	1	193	235
"	2	R	154	66	.....	220	288
"	3	R	134	84	1	219	260
"	4	R	79	42	1	122	120
"	5	R	81	35	.....	116	162
"	6	R	104	31	.....	135	231
"	7	R	109	9	.....	118	150
Pilkington Township	1	R	89	47	.....	136	201
"	2	R	91	28	.....	119	196
"	3	R	143	46	.....	189	234
Totals—Totaux	108		8,088	9,096	35	17,219	23,472

Majority for / Majorité pour } **Honourable Hugh Guthrie, 1,008.**

WENTWORTH Population—1921, 46,080.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gordon Crooks Wilson.	Christopher Frederick Thomas Woodley.			
Hamilton City (Cité)	1	U	57	24	1	82	126
" "	1A	U	108	21	.....	129	224
" "	144	U	164	26	1	191	278
" "	309	U	136	15	.....	151	255
" "	310	U	166	9	1	176	286
" "	311	U	144	6	.....	150	292
" "	312	U	113	14	.....	127	205
" " A-L	313	U	104	8	.....	112	201
" " M-Z	313	U	90	7	.....	97	161
" "	314	U	56	10	1	67	120
" "	315	U	54	11	1	66	159
" "	316	U	127	5	.....	132	245
" "	317	U	144	1	1	146	235
" "	318	U	165	12	.....	177	290
" "	319	U	152	16	.....	168	263
" "	320	U	147	10	.....	157	276
" "	321	U	97	10	2	109	187
" "	322	U	112	10	.....	122	202
" "	323	U	86	10	1	97	168
" "	324	U	100	8	.....	108	195
" "	325	U	157	13	.....	170	296
" "	326	U	115	10	.....	125	186
" "	327	U	66	3	1	70	113
" "	328	U	105	13	.....	118	166
" "	329	U	111	14	.....	126	293
" "	330	U	63	5	.....	68	143
" "	331	U	91	8	1	100	230
" "	332	U	103	9	.....	112	213
" "	333	U	86	9	.....	95	174
" " A-L	334	U	94	9	1	104	167
" " M-Z	334	U	91	4	.....	95	151
" "	335	U	88	13	.....	101	192
" "	336	U	96	16	.....	112	181
" "	337	U	108	12	.....	120	188
" "	338	U	101	3	.....	104	179
" "	339	U	84	8	.....	92	198
" "	340	U	97	4	.....	101	193
" "	341	U	85	5	.....	90	165
" "	342	U	106	11	1	118	248
" " Advance (Provisoire)	.....	.....	0	0	.....	0	.....
DUNDAS TOWN (VILLE)							
Canal Ward (Quartier)	1	U	130	39	1	170	268
" "	2	U	138	29	2	169	285
Foundry Ward (Quartier)	3	U	153	30	.....	183	252
" "	4	U	138	31	1	170	259
" "	5	U	139	38	1	178	251
Mountain Ward (Quartier)	6	U	98	38	1	137	217
" "	7	U	103	47	2	152	225
" "	8	U	89	35	.....	124	224
Valley Ward (Quartier)	9	U	121	45	.....	166	244
" "	10	U	120	46	2	168	230
" "	11	U	139	59	.....	198	303
" "	12	U	95	49	2	146	202
" "	13	U	146	47	.....	193	265
Waterdown Village	1	R	112	63	.....	175	269
" "	2	R	113	51	1	165	252
Ancaster Township	1	R	20	94	.....	114	195
" "	2	R	26	107	.....	133	204
" " A-E	3	R	140	36	.....	176	268
" " F-L	3	R	136	35	.....	171	216
" " M-R	3	R	124	20	.....	144	211
" " S-Z	3	R	114	46	.....	160	263
" " A-G	4	R	102	32	.....	134	218

WENTWORTH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gordon Crooks Wilson.	Christopher Frederick Thomas Woodley.			
Ancaster Township—*Con*..H-N	4	R	83	55	.....	138	223
" " .....O-Z	4	R	86	44	.....	130	228
" "	5	R	49	110	.....	159	299
" "	6	R	38	83	.....	121	280
" "	7	R	35	94	.....	129	213
" "	8	R	39	42	.....	81	133
" "	9	R	127	22	2	151	213
Barton Township.....	1	R	144	31	.....	175	300
" "	2	R	77	56	1	134	259
" "	3	R	116	54	.....	170	291
" " .....A-I	4	R	102	37	.....	139	256
" " .....J-Z	4	R	111	32	.....	143	249
" " .....A-K	5	R	151	41	.....	192	275
" " .....L-Z	5	R	158	33	1	192	275
" " .....A-F	6	R	117	17	.....	134	214
" " .....G-M	6	R	121	24	.....	145	248
" " .....N-Z	6	R	64	7	.....	71	161
" " .....A-F	7	R	127	21	2	150	242
" " .....G-N	7	R	120	17	.....	137	251
" " .....O-Z	7	R	73	8	.....	81	229
" " .....A-E	8	R	137	18	1	156	273
" " .....F-M	8	R	157	20	2	179	213
" " .....N-Z	8	R	105	16	1	122	233
Beverley Township.....A-L	1	R	31	99	1	131	181
" " .....M-Z	1	R	27	101	.....	128	188
" "	2	R	30	147	1	178	248
" "	3	R	61	114	1	176	245
" "	4	R	28	58	.....	86	136
" "	5	R	42	107	.....	149	211
" "	6	R	27	91	1	118	221
" "	7	R	8	27	.....	35	89
" "	8	R	41	44	.....	85	167
" "	9	R	40	85	1	126	192
" "	10	R	15	65	.....	80	146
Binbrook.....	1	R	68	92	.....	160	259
"	2	R	86	93	.....	179	282
"	3	R	59	51	.....	110	169
Flamborough Twp. East (Est).							
" " A-F	1	R	102	21	1	124	226
" " G-L	1	R	106	33	.....	139	231
" " M-Z	1	R	156	20	1	177	284
" " A-H	2	R	83	54	.....	137	215
" " I-Z	2	R	58	46	.....	104	193
" " A-G	3	R	67	60	.....	127	195
" " H-Z	3	R	52	47	.....	99	207
" "	4	R	34	70	.....	104	181
Glanford Township.....	1	R	84	96	.....	180	265
" "	2	R	90	122	.....	212	287
" "	3	R	29	59	.....	88	129
" "	4	R	70	54	.....	124	208
Saltfleet Township.....A-L	1A	R	114	23	.....	137	178
" " .....M-Z	1A	R	90	18	1	109	165
" "	1B	R	139	21	1	161	254
" " .....A-H	2	R	120	28	1	149	228
" " .....I-Z	2	R	107	42	.....	149	212
" " .....A-K	3	R	115	39	1	155	272
" " .....L-Z	3	R	126	67	.....	193	301
" "	3B	R	103	80	1	184	288
" "	4	R	58	29	.....	87	128
" "	5A	R	155	37	.....	192	285
" "	5B	R	108	23	.....	131	273
" "	6	R	33	28	.....	61	150
" "	7	R	38	31	.....	69	226
" "	8	R	75	24	1	100	160

WENTWORTH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gordon Crooks Wilson.	Christopher Frederick Thomas Woodley.			
Saltfleet Township—*Con*.....	9A	R	98	9	1	108	189
" "	9B	R	138	14	.....	152	224
" " .....A-F	10	R	96	16	.....	112	219
" " .....G-M	10	R	113	11	.....	124	237
" " .....N-Z	10	R	81	15	.....	96	194
Flamboro Twp. West (Ouest)..	1	R	62	79	.....	141	171
" " ..	2	R	148	73	.....	221	318
" " ..	3	R	40	70	.....	110	156
" " ..	4	R	21	33	.....	54	134
" " ..	5	R	51	38	.....	89	174
" " ..	6	R	39	72	1	112	166
" " ..	7	R	84	62	.....	146	237
" " ..	8	R	87	62	.....	149	205
" " ..	9	R	35	12	.....	47	112
Totals—Totaux.....	139	.....	12,970	5,213	51	18,234	30,134

Majority for / Majorité pour } **Gordon Crooks Wilson, 7,757.**

YORK NORTH (NORD)— Population—1921, 36,222.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King.	Thomas Herbert Lennox.			
Georgina Township	1	R	73	91	.....	164	203
" "	2	R	134	139	.....	273	292
" "	3	R	17	116	.....	133	241
" "	4	R	143	65	1	209	243
Sutton Village	1	R	116	164	1	281	545
"	2	R	63	136	.....	199	
North Gwillimbury (Nord) Township	1	R	111	101	2	214	514
" "	1	R	87	121	.....	208	
" "	2	R	71	67	.....	138	345
" "	2	R	80	74	2	156	
" "	3	R	45	53	2	100	273
" "	3	R	60	63	.....	123	
East Gwillimbury (Est) Township	1	R	104	77	.....	181	417
" "	1	R	100	63	.....	163	
" "	2	R	116	111	.....	227	257
" "	3	R	118	75	4	197	393
" "	3	R	97	70	.....	167	
" "	4	R	74	123	.....	197	243
" "	5	R	120	82	.....	202	426
" "	5	R	130	55	1	186	
" "	6	R	75	99	.....	174	194
" "	7	R	28	33	1	62	73
Holland Landing Village	1	R	59	125	.....	184	201
King Township	1	R	94	96	1	191	437
"	1	R	75	107	1	183	
"	2	R	112	120	3	235	263
"	3	R	97	150	.....	247	437
"	3	R	59	95	.....	154	
"	4	R	111	93	2	206	437
"	4	R	98	87	.....	185	
"	5	R	77	105	1	183	218
"	6	R	98	125	.....	223	459
"	6	R	94	102	.....	196	
"	7	R	52	79	.....	131	301
"	7	R	65	62	.....	127	
"	8	R	102	80	.....	182	219
"	9	R	62	50	.....	112	129
"	10	R	67	32	.....	99	157
Newmarket—							
St. Georges Ward (Quartier)	1	R	109	112	2	223	253
" " "	1	R	112	149	1	262	278
" " "	1	R	111	131	1	243	260
St. Andrews Ward (Quartier)	2	R	88	115	.....	203	265
" " "	2	R	134	103	1	238	280
" " "	2	R	118	114	.....	232	289
St. Patrick Ward (Quartier)	3	R	135	101	.....	236	284
" " "	3	R	125	88	.....	213	256
" " "	3	R	102	105	2	209	268
Markham Township	1	R	77	143	1	221	593
" "	1	R	106	130	1	237	
" "	2	R	86	138	.....	224	271
" "	3	R	94	80	.....	174	263
" "	4	R	66	80	.....	146	364
" "	4	R	63	43	.....	106	
" "	5	R	80	145	.....	225	546
Markham Township Unionville Police Village	5	R	95	113	2	260	
Markham Township	6	R	134	66	1	201	275
" "	7	R	80	57	5	142	174
" "	8	R	75	34	.....	109	134
" "	9	R	164	53	1	218	281
" "	10	R	106	118	2	226	298
" "	11	R	102	57	.....	159	204

YORK NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King.	Thomas Herbert Lennox.			
Vaughan Township	1	R	84	176	1	261	619
" "	1	R	70	126	.....	196	
" "	2	R	71	132	.....	203	586
" "	2	R	78	140	.....	218	
" "	3	R	75	77	1	153	342
" "	3	R	78	48	.....	126	
" "	4	R	89	127	.....	216	538
" "	4	R	113	135	.....	248	
" "	5	R	86	137	1	224	285
" "	6	R	81	104	.....	185	253
" "	7	R	130	73	2	205	248
" "	8	R	90	63	.....	153	174
" "	8	R	90	79	.....	169	217
Woodbridge Village	1	R	82	157	1	240	539
" "	2	R	75	167	2	244	
Richmond Hill Village	1	R	100	121	4	225	
" "	2	R	99	105	.....	204	778
" "	3	R	108	139	.....	247	
Stouffville Village	1	R	104	52	.....	156	365
" "	1	R	114	53	.....	167	
" "	2	R	154	51	.....	205	437
" "	2	R	114	66	.....	180	
Markham Village	1	R	143	109	.....	252	293
" "	2A	R	74	77	.....	151	379
" "	2B	R	75	90	2	167	
Whitchurch Township	1	R	91	145	.....	236	546
" "	1	R	83	108	.....	191	
" "	2	R	179	102	1	282	341
" "	3	R	168	80	1	249	297
" "	4	R	99	101	.....	200	422
" "	4	R	66	75	2	143	
" "	5	R	112	99	.....	211	275
" "	6	R	80	87	.....	167	194
Aurora Town (Ville)	1	R	115	188	2	305	334
" "	2	R	78	103	.....	181	191
" "	2	R	54	101	.....	155	172
" "	3	R	66	120	1	187	200
" "	3	R	65	108	7	180	185
" "	4	R	126	140	1	267	307
" "	5	R	129	106	.....	235	253
Totals—Totaux	101	.....	9,534	10,028	71	19,633	23,524

Majority for / Majorité pour } **Thomas Herbert Lennox, 494.**

YORK SOUTH (SUD) Population—1921, 27,895.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Galbraith.	William Findlay Maclean.	Russell James Reesor.			
York East Township (Est)....	1A	U	8	63	14	.....	85	416
" "	1B	U	10	49	14	.....	73	
" "	2A	U	7	97	12	1	117	512
" "	2B	U	6	104	14	6	130	
" "	3	U	15	80	14	1	110	258
" "	4A	U	14	91	8	.....	113	323
" "	4B	U	2	45	6	.....	53	
" "	5A	U	18	103	13	.....	134	598
" "	5B	U	15	142	20	.....	177	
" "	6A	U	3	81	17	2	103	451
" "	6B	U	7	66	14	.....	87	
" "	7A	U	4	89	9	.....	102	356
" "	7B	U	4	80	9	.....	93	
" "	8A	U	8	66	14	.....	88	451
" "	8B	U	8	71	22	2	103	
" "	9A	U	22	54	3	.....	79	315
" "	9B	U	22	66	14	.....	102	
" "	10A	U	24	106	16	2	148	473
" "	10B	U	18	72	10	.....	100	
" "	11	U	22	115	3	.....	140	265
" "	12A	U	4	57	4	.....	65	336
" "	12B	U	13	76	10	1	100	
" "	13A	U	18	55	9	.....	82	315
" "	13B	U	15	48	12	.....	75	
" "	14	U	23	92	7	.....	122	297
" "	15A	U	23	120	17	.....	142	532
" "	15B	U	10	94	17	.....	121	
" "	16A	U	20	57	14	.....	91	436
" "	16B	U	12	66	14	.....	92	
" "	17A	U	12	80	6	3	101	420
" "	17B	U	23	73	8	2	106	
" "	18A	U	16	63	6	2	87	376
" "	18B	U	12	52	2	.....	66	
" "	19A	U	10	104	13	.....	127	555
" "	19B	U	10	124	3	.....	137	
" "	20A	U	13	78	9	1	101	415
" "	20B	U	17	53	8	1	79	
" "	21	U	23	70	11	.....	104	253
" "	22A	U	24	47	8	.....	79	355
" "	22B	U	32	33	1	.....	66	
" "	23A	U	19	88	8	.....	115	514
" "	23B	U	29	87	11	.....	127	
" "	24A	U	17	104	3	.....	124	438
" "	24B	U	17	71	6	.....	94	
" "	25A	U	17	44	6	.....	67	377
" "	25B	U	16	58	10	.....	84	
" "	26A	U	10	59	10	.....	79	376
" "	26B	U	19	60	11	.....	90	
" "	27A	U	3	98	11	3	115	435
" "	27B	U	9	63	1	.....	73	
" "	28A	U	10	82	8	.....	100	449
" "	28B	U	12	90	11	.....	113	
Leaside Town (Ville).....	1	R	5	168	16	.....	189	257
York North Township (Nord)	1	R	6	93	38	.....	137	276
" "	2	U	8	75	22	2	107	242
" "	9	R	1	121	21	1	144	248
" "	10A	U	10	88	29	.....	127	458
" "	10B	U	6	81	29	4	120	
" "	11	U	4	129	8	.....	141	225
" "	16	U	7	75	13	.....	95	178
Scarborough Township.....	1	U	10	112	32	.....	154	246
"	2A	U	9	117	17	2	145	398
"	2B	U	6	88	19	2	115	
"	3A	U	11	87	6	.....	104	304
"	3B	U	6	32	6	.....	44	

YORK SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Galbraith.	William Findlay Maclean.	Russell James Reesor.			
Scarborough Township—*Con.*	4A	U	3	149	15	.....	167	522
"	4B	U	6	122	11	2	141	
"	5A	U	9	95	15	.....	119	433
"	5B	U	6	102	10	.....	118	
"	6A	U	0	81	16	.....	97	335
"	6B	U	1	69	13	.....	83	
"	7A	U	13	62	13	.....	88	350
"	7B	U	6	87	7	.....	100	
"	8	U	2	90	3	.....	95	242
"	9A	U	9	99	15	.....	123	961
"	9B	U	10	114	6	.....	130	
"	9C	U	5	85	2	1	93	
"	9D	U	2	53	3	.....	58	
"	10	U	10	58	4	1	73	173
"	11A	U	9	92	9	1	111	419
"	11B	U	3	77	2	.....	82	
"	12A	U	3	87	23	1	114	627
"	12B	U	5	82	27	1	115	
"	12C	U	4	84	17	.....	105	
"	13	U	16	72	14	.....	102	219
"	14A	R	5	54	31	.....	90	529
"	14B	R	8	81	33	.....	122	
"	15A	R	2	65	14	.....	81	360
"	15B	R	1	62	37	.....	100	
"	16A	R	0	79	8	.....	87	324
"	16B	R	1	54	11	1	67	
"	17A	R	7	80	18	.....	105	382
"	17B	R	2	74	16	1	93	
"	18	R	0	32	16	1	49	167
"	19	R	3	34	41	1	79	281
"	20A	R	4	45	60	2	111	543
"	20B	R	1	57	66	.....	124	
"	21	R	0	51	41	.....	92	279
Totals—Totaux.....	98		990	7,762	1,394	51	10,197	21,125

Majority for / Majorité pour **William Findlay Maclean** over (sur) **R. J. Reesor, 6,368. / John Galbraith, 6,772.**

YORK WEST (OUEST). Population—1921, 61,655.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sir Henry Lumley Drayton.	Alexander MacGregor.			
ETOBICOKE TOWNSHIP.							
Long Branch	1A	R	114	50	.....	164	268
"	1B	R	125	46	1	172	284
"	1C	R	112	44	3	159	292
"	1E	R	80	20	1	101	174
"	1D	R	120	25	2	147	236
"	2A	R	121	21	.....	142	213
"	2B	R	106	24	1	131	163
"	2C	R	137	34	2	163	234
Humber Bay	3A	R	127	72	.....	199	275
"	3B	R	144	57	2	203	279
"	3C	R	132	50	3	185	251
Islington	4A	R	112	39	2	153	268
"	4B	R	138	45	1	184	275
"	4C	R	133	30	1	164	269
"	4D	R	71	30	1	102	151
Long Branch	5A	R	157	45	2	204	347
"	5B	R	143	57	1	201	334
"	5C	R	151	65	2	218	358
Lambton	6A	R	180	36	.....	216	217
"	6B	R	134	45	.....	179	283
Islington	7A	R	109	56	.....	165	261
"	7B	R	147	43	2	192	302
"	7C	R	142	63	1	206	300
"	7D	R	125	61	1	187	291
Westmount	8A	R	102	25	2	129	274
"	8B	R	82	34	.....	116	277
Etobicoke	9	R	34	44	.....	78	150
Thistletown	10	R	128	84	1	213	268
Smithfield	11	R	32	62	.....	94	168
Islington	12	R	128	53	.....	181	244
Forest Hill Village	1	R	114	24	.....	138	198
" "	2A	R	166	41	1	208	265
" "	2B	R	141	28	2	171	232
" "	3	R	49	18	.....	67	95
" "	4	R	98	59	.....	157	255
" "	5	R	87	34	.....	121	226
Mimico Town (Ville)	1A	U	65	41	.....	106	147
" "	1B	U	60	37	.....	97	148
" "	2A	U	106	75	.....	181	227
" "	2B	U	50	51	.....	101	147
" "	3	U	98	69	.....	167	257
" "	4	U	119	64	1	184	269
" "	5	U	112	73	.....	185	228
" "	6A	U	90	34	.....	124	196
" "	6B	U	65	31	.....	96	139
" "	7A	U	90	30	1	121	199
" "	7B	U	64	26	2	92	158
" "	8A	U	94	39	.....	133	134
" "	8B	U	79	33	.....	112	181
" "	9A	U	87	38	.....	125	198
" "	9B	U	55	43	.....	98	163
" "	10	U	87	58	2	147	220
" , Advance (Provisoire)	1	U	5	9	.....	14	.....
New-Toronto Town (Ville)	1	U	99	27	.....	126	185
" "	2	U	136	48	.....	184	278
" "	3	U	75	55	.....	130	232
" "	4	U	116	69	.....	185	293
" "	5	U	65	47	1	113	185
" "	6	U	90	68	.....	158	256
" "	7	U	72	24	.....	96	146
" "	8	U	60	25	2	87	128
" "	9	U	83	33	.....	116	165

YORK WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sir Henry Lumley Drayton.	Alexander MacGregor.			
York North Township (Nord), Willowdale.	1	R	62	31	3	96	166
" " "	2	R	79	42	.....	121	189
" " Elia.....	3	R	46	50	.....	96	177
" " Emery....	4	R	75	22	.....	97	139
" " "	5	R	92	62	.....	154	229
" " "	6	R	124	13	.....	137	257
" " Park Road	7	R	36	33	.....	69	107
" " Downview	8	R	72	61	2	135	218
" " Bedford Park.....	9	R	88	47	1	136	243
" " YorkMills	10	R	54	28	.....	82	139
" " "	11	R	113	36	6	155	266
" " St. Albans Park....	12	R	38	39	.....	77	120
" " Albion Park.....	13	R	34	12	.....	46	85
" " Newton Brook...	14A	R	80	14	.....	94	137
" " " ...	14B	R	83	40	.....	123	194
" " " ...	15	R	148	45	.....	193	285
" " Bedford Park....	16A	R	78	40	.....	118	159
" " " ...	16B	R	88	47	1	136	184
Weston Town (ville).....	1A	U	138	65	.....	203	308
"	1B	U	84	48	2	134	207
"	2A	U	103	60	.....	163	267
"	2B	U	81	59	.....	140	213
"	3A	U	98	42	1	141	236
"	3B	U	66	41	1	108	197
"	4A	U	144	61	1	206	299
"	4B	U	101	57	.....	159	235
"	5A	U	106	29	.....	135	235
"	5B	U	73	46	.....	119	205
YORK TOWNSHIP							
Cedarvale.....	1A	R	98	45	.....	143	219
"	1B	R	88	27	.....	115	187
"	2A	R	97	29	.....	126	217
"	2B	R	101	40	1	142	228
"	3	R	147	42	.....	189	283
"	4A	R	111	32	.....	143	268
"	4B	R	89	33	.....	122	210
"	5A	R	89	43	3	135	226
"	5B	R	77	41	1	119	192
"	6A	R	82	34	2	118	206
"	6B	R	77	47	.....	124	188
"	7A	R	141	37	.....	178	309
"	7B	R	70	25	1	96	215
"	7C	R	64	27	1	92	146
Fairbank.....	8A	R	112	31	.....	143	241
"	8B	R	94	19	.....	113	210
"	8C	R	79	48	.....	127	223
"	9A	R	107	31	.....	138	231
"	9B	R	74	37	.....	111	171
"	10A	R	98	28	2	128	201
"	10B	R	115	18	1	134	197
"	11A	R	89	26	.....	115	168
"	11B	R	118	39	.....	157	216
"	12	R	148	17	.....	165	205
"	13A	R	101	44	.....	145	239
"	13B	R	110	31	.....	141	240

YORK WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sir Henry Lumley Drayton.	Alexander MacGregor.			
York Township—Con.							
Fairbank—*Con*	14A	R	64	35	.....	99	283
"	14B	R	72	51	.....	123	189
"	14C	R	69	25	.....	94	176
"	15A	R	143	32	1	176	280
Oakwood	15B	R	163	33	.....	196	308
"	16A	R	140	31	2	173	232
"	16B	R	115	25	1	141	212
"	17A	R	114	21	1	136	205
"	17B	R	111	14	.....	125	197
"	18A	R	75	14	.....	89	162
"	18B	R	95	25	.....	120	178
"	19A	R	83	19	.....	102	174
"	19B	R	136	31	.....	167	253
"	20A	R	104	42	.....	146	237
"	20B	R	89	63	.....	152	270
"	21A	R	97	9	.....	106	166
"	21B	R	104	9	.....	114	178
"	22	R	151	20	.....	171	275
"	23A	R	117	22	6	145	253
"	23B	R	110	23	.....	133	242
"	24	R	107	27	2	136	279
"	25A	R	131	40	.....	171	277
"	25B	R	115	35	.....	150	261
"	26	R	122	19	8	149	264
"	27A	R	109	24	1	134	294
"	27B	R	116	22	.....	138	196
Fairbank	28A	R	76	11	.....	87	190
"	28B	R	92	14	2	108	208
"	28C	R	76	28	.....	104	216
"	29A	R	114	17	.....	131	219
"	29B	R	103	16	.....	119	222
"	30A	R	104	11	.....	115	176
"	30B	R	112	19	.....	131	184
"	31A	R	108	27	.....	135	262
"	31B	R	112	10	1	122	260
"	32A	R	87	9	.....	96	215
"	32B	R	89	11	3	103	214
"	33A	R	120	15	3	138	249
"	33B	R	105	18	2	125	241
"	34	R	122	16	3	141	244
Silverthorne	35A	R	127	16	.....	143	249
"	35B	R	113	12	.....	125	226
"	36A	R	80	27	.....	107	169
"	36B	R	99	27	.....	126	181
"	37A	R	100	22	.....	122	126
"	37B	R	69	16	.....	85	157
"	38A	R	68	23	.....	91	171
"	38B	R	75	17	.....	92	167
"	39A	R	97	39	.....	136	183
"	39B	R	100	27	.....	127	172
"	40A	R	92	6	.....	98	181
"	40B	R	77	6	.....	83	139
"	41A	R	141	28	3	172	245
"	41B	R	132	24	3	159	227
Beechborough	42A	R	73	4	3	80	149
"	42B	R	88	11	.....	99	178
Mount Dennis	43A	R	117	29	2	148	282
"	43B	R	108	31	1	140	292
"	44A	R	87	16	.....	103	245
"	44B	R	93	22	.....	115	245
"	45A	R	110	28	.....	138	197
"	45B	R	91	23	1	115	182

YORK WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sir Henry Lumley Drayton.	Alexander MacGregor.			
YORK TOWNSHIP—Con.							
Mount Dennis—*Con*.....	46A	R	69	27	.....	96	164
"	46B	R	75	14	3	92	150
Keelesdale.....	47	R	79	32	3	114	189
Mount Dennis.....	48A	R	113	23	2	138	290
"	48B	R	123	21	.....	144	290
"	49A	R	91	13	.....	104	155
"	49B	R	77	12	.....	90	153
"	50	R	140	33	.....	173	208
"	51A	R	91	20	.....	111	203
"	51B	R	106	30	.....	136	220
"	51C	R	96	19	.....	115	168
"	52A	R	102	12	.....	114	170
"	52B	R	87	8	.....	95	162
"	53A	R	102	28	1	131	259
"	54A	R	90	16	1	107	190
"	54B	R	100	12	.....	112	165
Overland Park.....	55A	R	74	20	.....	94	262
"	55B	R	68	19	.....	87	132
"	56	R	95	2	1	98	192
"	57A	R	172	24	3	199	325
"	57B	R	120	50	.....	170	296
Lambton Park.....	58	R	114	18	1	133	182
"	59A	R	103	27	.....	130	155
"	59B	R	121	26	.....	147	177
"	60A	R	150	28	.....	178	215
"	60B	R	141	29	2	172	217
"	61A	R	136	18	.....	154	208
"	61B	R	126	27	.....	153	211
Runnymede.....	62	R	146	34	1	181	295
"	63A	R	86	18	.....	104	242
"	63B	R	102	19	1	120	246
"	63C	R	75	14	.....	89	179
"	64A	R	160	22	.....	182	249
"	64B	R	125	12	.....	137	205
Baby Point.....	65	R	102	30	.....	132	180
"	66A	R	139	46	.....	185	287
"	66B	R	150	48	.....	198	263
Runnymede.....	67A	R	162	28	5	195	266
"	67B	R	127	24	1	152	233
"	68A	R	121	32	3	156	207
"	68B	E	141	31	.....	172	229
Baby Point.....	69A	R	106	23	.....	129	179
"	69B	R	84	52	.....	136	192
Swansea.....	70A	R	121	23	.....	144	204
"	70B	R	142	50	5	197	288
"	70C	R	120	25	.....	145	197
"	71A	R	105	35	.....	140	180
"	71B	R	75	30	.....	105	147
"	72A	R	138	52	2	192	247
"	72B	R	132	29	.....	161	239
"	73A	R	109	41	.....	150	181
"	73B	R	97	16	.....	113	143
Toronto Free Hospital (Hôpital Gratis).....	74	R	109	55	2	166	210
Totals—Totaux.....	231	.....	23,637	7,536	160	31,333	49,664

Majority for / Majorité pour } Sir Henry Lumley Drayton, 16,101.

QUEBEC.

ARGENTEUIL, Population—1921, 17,165.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Louis Lorenzo Legault.	Sir George H. Perley.			
LACHUTE TOWN (VILLE)			On a recount—Sur un nouveau dépouillement				
Lachute Mills	1	R	97	124	.....	221	248
Princess Avenue	2A	R	83	150	1	234	448
"	2B	R	54	146	.....	200	
Chatham Street (Rue)	3	R	77	144	2	223	246
Grande Rue	4A	R	59	99	1	159	348
"	4B	R	74	60	.....	134	
Fonderie Street (Rue)	5A	R	96	76	.....	172	347
" "	5B	R	41	87	.....	128	
Ward East (Est)	6A	R	69	57	.....	126	303
"	6B	R	33	104	.....	137	
STE. JÉRUSALEM PARISH (PAROISSE)							
Walker	7	R	69	91	.....	160	182
East Settlement	8	R	61	36	1	98	108
Armstrong	9	R	29	125	.....	154	187
ST-ANDRÉ PARISH (PAROISSE)							
St-André	10A	R	91	75	2	168	453
"	10B	R	129	82	.....	211	
Geneva	11	R	101	66	.....	167	204
Rivière-Rouge	12	R	91	44	.....	135	183
Carillon, Village	13	R	83	46	.....	129	153
CHATHAM TOWNSHIP							
Davidson	14	R	77	64	.....	141	199
Cushing	15	R	126	90	2	218	295
St-Philippe	16	R	129	49	.....	178	194
Ogdensburg	17	R	67	127	.....	194	259
Brownsburg South East (Sud Est)	18A	R	78	75	.....	153	344
" "	18B	R	79	83	1	163	
Brownsburg South West (Sud Ouest)	19	R	86	75	.....	161	192
Brownsburg North East (Nord Est)	20	R	39	171	.....	210	226
Brownsburg North West (Nord Ouest)	21	R	89	32	.....	121	132
Dalesville	22	R	23	62	.....	85	106
Grenville, Village East (Est)	23	R	114	53	1	168	195
Grenville, Village West (Ouest)	24	R	127	42	.....	169	185
Calumet, Village	25A	R	78	60	.....	138	326
"	25B	R	80	60	.....	140	
GRENVILLE TOWNSHIP							
Crooks	26A	R	74	60	2	136	346
"	26B	R	66	74	.....	140	
Rourke	27	R	37	141	.....	178	245
Pointe-au-Chêne	28	R	84	18	.....	102	111
Avoca	29	R	23	91	.....	114	141

ARGENTEUIL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la oiste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Louis Lorenzo Legault.	Sir George H. Perley.			
HARRINGTON TOWNSHIP							
Harrington	30	R	25	70	.....	95	154
Rouge Valley	31	R	37	0	.....	37	45
Lost River	32	R	27	61	.....	88	114
WENTWORTH TOWNSHIP							
Louisa	33	R	24	46	.....	70	81
St. Michel	34	R	50	26	2	78	86
Laurel	35	R	28	22	.....	50	68
Montfort	36	R	46	17	.....	63	69
GORE TOWNSHIP							
Lakefield	37	R	21	106	.....	127	163
Mille Isles	38	R	44	79	.....	123	161
MORIN TOWNSHIP							
Morin Heights	39A	R	73	61	.....	134	300
"	39B	R	41	79	1	121	
HOWARD TOWNSHIP							
St. Adolphe	40	R	96	38	.....	134	87
Ste. Marie	41	R	19	2	.....	21	36
Lac des Seize Isles	42	R	23	44	.....	67	83
MONTCALM TOWNSHIP							
Weir	43	R	35	73	.....	108	140
ARUNDEL TOWNSHIP							
Arundel	44A	R	72	75	.....	147	295
"	44B	R	56	53	.....	109	
Huberdeau	45	R	191	30	1	222	268
Totals—Totaux	55	.....	3,721	3,921	17	7,659	9,056

Majority for / Majorité pour } **Sir George H, Perley. 200,**

BAGOT Population—1921, 18,035.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Guillaume André Fauteux.	Joseph Edmond Marcile.			
Ste-Christine d'Acton	1	R	32	82	.....	114	141
" "	1A	R	29	89	.....	118	136
Acton Vale	2	R	39	118	.....	157	193
"	2A	R	33	87	.....	120	150
"	3	R	44	123	2	169	193
"	3A	R	42	108	4	154	198
St-André d'Acton	4	R	57	102	.....	159	188
"	4A	R	43	56	.....	99	121
St-Théodore d'Acton	5	R	74	60	2	136	169
" "	5A	R	70	57	1	128	145
" "	6	R	59	24	1	84	123
St-Nazaire d'Acton	7	R	156	68	4	228	279
"	8	R	55	51	.....	106	159
Upton, Village	9	R	79	102	.....	181	131
"	9A	R	53	94	.....	147	160
St-Ephrem d'Upton	10	R	73	59	1	133	153
" "	11	R	70	87	1	158	185
Ste-Hélène	12	R	58	46	1	105	182
"	13	R	57	51	1	109	175
"	13A	R	85	28	.....	113	158
St-Hugues, Village	14	R	83	58	2	143	168
"	14A	R	42	47	.....	89	106
St-Hugues	15	R	63	58	.....	121	155
"	16	R	48	45	4	97	115
"	17	R	57	75	.....	132	160
St-Simon	18	R	67	54	1	122	138
"	18A	R	83	58	.....	141	187
"	19	R	139	84	1	224	256
St-Liboire, Village	20	R	51	79	1	131	161
"	20A	R	56	67	.....	123	157
St-Liboire	21	R	42	81	.....	123	152
"	22	R	44	53	.....	97	125
"	23	R	26	46	.....	72	97
Ste-Rosalie	24	R	119	50	.....	169	204
"	24A	R	157	73	1	231	275
"	25	R	66	41	.....	107	134
St-Dominique	26	R	70	120	.....	190	224
"	27	R	23	182	3	208	236
"	28	R	102	54	.....	156	181
St-Pie, Village	29	R	64	156	2	222	272
"	29A	R	69	154	.....	223	242
St-Pie	30	R	75	64	.....	139	190
"	31	R	19	184	1	204	245
"	32	R	13	86	.....	99	128
"	32A	R	11	110	.....	121	156
Totals—Totaux	45	.....	2,797	3,571	34	6,402	7,803

Majority for / Majorité pour } **Joseph Edmond Marcile, 774.**

BEAUCE Population—1921, 52,701.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edouard Lacroix.	Louis Morin.			
St-Joseph, Village	1	R	76	54	.....	130	147
" "	2	R	74	53	.....	127	159
" "	3	R	94	113	2	211	241
" "	4	R	112	73	.....	185	213
" Parish (Paroisse)	5	R	54	97	1	152	173
" "	6	R	63	69	1	133	162
" "	7	R	84	76	.....	160	232
" "	8	R	32	7	.....	39	43
St-Jules	9	R	157	10	.....	167	208
L'Enfant-Jésus	10	R	152	46	.....	198	230
"	11	R	118	45	.....	163	178
"	12	R	110	52	1	163	186
Saints-Anges	13	R	113	30	.....	143	198
"	14	R	83	45	.....	128	182
Ste-Marie, Village	15	R	106	62	.....	168	211
" "	16	R	81	35	2	118	145
" "	17	R	102	37	1	140	159
" "	18	R	98	31	.....	129	148
" Parish (Paroisse)	19	R	94	25	.....	119	153
" "	20	R	66	6	.....	72	86
" "	21	R	93	43	.....	136	190
" "	22	R	66	12	.....	78	102
St-Elzéar	23	R	106	29	.....	135	228
"	24	R	73	2	1	76	124
"	25	R	51	2	.....	53	107
St-Séverin-Beaurivage	26	R	118	14	.....	132	295
St-Pierre-de-Broughton	27	R	133	27	.....	160	273
Sacré-Cœur-de-Jésus	28	R	143	63	1	207	230
"	29	R	101	36	1	138	148
"	30	R	124	98	1	223	262
"	31	R	112	86	.....	198	238
"	32	R	169	42	1	212	218
"	33	R	174	38	1	113	180
"	34	R	93	19	.....	112	133
St-Frédéric	35	R	72	68	.....	140	169
"	36	R	84	38	.....	122	148
"	37	R	43	13	.....	56	85
"	38	R	52	13	.....	65	123
Tring Jonction	39	R	122	48	2	172	193
St-Victor-de-Tring	40	R	97	89	.....	186	246
"	41	R	101	13	.....	114	158
"	42	R	76	47	.....	123	140
"	43	R	67	37	.....	104	136
"	44	R	96	38	2	136	242
"	45	R	79	18	.....	97	137
St-Ephrem-de-Tring	46	R	133	47	.....	180	227
"	47	R	128	21	.....	149	227
"	48	R	95	33	2	130	166
"	49	R	180	33	5	218	302
"	50	R	123	18	.....	141	190
Shenley	51	R	130	13	1	144	247
"	52	R	161	6	.....	167	290
"	53	R	163	9	1	173	246
St-Benoit-Labre	54	R	76	9	.....	85	173
"	55	R	85	4	.....	89	165
"	56	R	150	4	.....	154	275
St-Martin	57	R	120	24	2	146	226
"	58	R	130	24	.....	154	232
"	59	R	141	25	1	167	277
St-Côme-de-Kennebec	60	R	95	29	1	125	177
"	61	R	87	20	.....	107	150
"	62	R	77	16	1	94	145
"	63	R	91	6	.....	97	159
"	64	R	117	5	.....	122	173
St-Théophile, Village	65	R	104	17	.....	121	258
" Armstrong	66	R	44	9	.....	53	76

BEAUCE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edouard Lacroix.	Louis Morin.			
St. Georges East (Est)	67	R	111	14	.....	125	304
" "	68	R	107	11	.....	118	
" "	69	R	110	20	.....	130	158
" "	70	R	103	27	1	131	163
Aubert-Gallion	71	R	102	23	.....	125	169
"	72	R	163	46	.....	209	272
"	73	R	191	32	.....	223	290
"	74	R	99	1	.....	100	127
Aubin-de-L'Isle	75	R	209	20	4	233	301
"	76	R	155	5	.....	163	189
"	77	R	88	8	1	97	328
"	78	R	99	12	.....	111	
Beauceville West (Ouest) 1	79	R	100	40	1	141	172
" " 2	80	R	99	36	1	136	154
" East (Est) 3	81	R	149	76	3	228	289
" " 4	82	R	80	40	.....	120	145
St-François	83	R	92	7	.....	99	138
"	84	R	79	3	.....	82	138
"	85	R	106	0	.....	106	150
"	86	R	100	5	2	107	131
"	87	R	55	6	.....	61	65
"	88	R	92	41	.....	133	154
"	89	R	46	18	.....	64	90
"	90	R	107	18	.....	125	168
"	91	R	104	2	.....	106	139
"	92	R	136	20	1	157	217
St-Philibert	93	R	86	24	6	116	148
St-Méthode-Adstock	94	R	112	48	.....	160	421
"	95	R	131	13	6	150	
"	96	R	67	4	.....	71	85
St-Evariste, Village	97	R	74	59	1	134	357
" "	98	R	70	68	2	140	
" Station	99	R	127	60	.....	187	410
" "	100	R	94	64	.....	158	
St-Hilaire-Dorset	101	R	28	53	.....	81	118
Lambton	102	R	194	40	.....	234	290
"	103	R	140	42	6	188	287
"	104	R	199	14	1	214	256
St-Sébastien	105	R	135	49	.....	184	411
"	106	R	92	42	.....	134	
"	107	R	45	10	.....	55	67
St-Samuel	108	R	135	11	7	153	222
"	109	R	132	12	.....	144	231
Ditchfield	110	R	152	6	.....	158	279
"	111	R	55	2	.....	57	94
Spalding (St-Hubert)	112	R	135	14	.....	149	283
St-Ludger	113	R	36	26	.....	62	87
"	114	R	44	43	.....	87	115
"	115	R	78	23	.....	101	309
"	116	R	65	32	.....	97	198
Woburn-Louise	117	R	169	18	.....	187	289
St-Gédéon Marlow	118	R	119	15	.....	134	285
"	119	R	129	37	.....	166	
"	120	R	56	5	.....	61	98
Courcelles	121	R	173	16	.....	189	452
"	122	R	141	27	.....	168	
St-François, Hôpital	123	R	26	3	.....	29	30
Totals—Totaux	123	.....	12,765	3,684	75	16,524	22,613

Majority for / Majorité pour } **Edouard Lacroix, 9,081.**

BEAUHARNOIS Population—1921, 19,888.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Stanislas Wilfrid Laroche.	Maxime Raymond.			
Beauharnois, Town (Ville) A-K	1	R	59	72	.....	131	142
" " L-Z	1	R	57	135	.....	192	212
" " A-K	2	R	77	94	.....	171	205
" " L-Z	2	R	84	70	.....	154	186
" " A-L	3	R	122	112	3	237	280
" " M-Z	3	R	49	54	2	105	108
St-Clément—							
Maple Grove Town (Ville)...	4	R	36	46	1	83	105
Lac St-Louis Village.....	5	R	100	84	3	187	235
Parish (Paroisse).....	6	R	122	100	1	223	293
St-Etienne, Parish (Paroisse) A-L	7	R	68	47	.....	115	168
" " M-Z	7	R	76	43	1	120	142
St-Louis de Gonzague, Parish (Paroisse).....	8	R	70	90	.....	160	227
" " .....A-L	9	R	66	126	.....	192	242
" " M-Z	9	R	44	70	.....	114	142
" " ..	10	R	48	122	3	173	205
St-Stanislas de Kostka Parish (Paroisse).....	11	R	45	187	1	233	249
" " ..	12	R	54	109	.....	163	175
St-Timothé Parish (Paroisse).	13	R	72	58	.....	130	166
" " A-L	14	R	57	94	.....	151	182
" " M-Z	14	R	28	87	1	116	145
" Village.....	15	R	74	141	.....	215	238
Nouveau Salaberry, Village....	16	R	89	171	.....	260	293
Ste-Cécile, Parish (Province)..	17	R	54	142	3	199	257
" Village.....	18	R	78	152	.....	230	253
VALLEYFIELD CITY (CITÉ)							
Salaberry Ward (Quartier) A-K	19	U	29	122	1	152	180
" " L-Z	19	U	59	159	1	219	238
" " L-Z	20	U	68	126	.....	194	228
" " A-K	21	U	40	79	.....	119	143
" " L-Z	21	U	75	114	.....	189	227
Maisonneuve Ward (Quartier) A-K	22	U	50	82	.....	132	146
" " L-Z	22	U	79	88	.....	167	200
" " A-K	23	U	32	107	.....	139	170
" " L-Z	23	U	54	121	2	177	212
" " A-K	24	U	45	101	.....	145	179
" " L-Z	24	U	67	126	1	194	232
Champlain Ward (Quartier) A-K	25	U	41	72	.....	113	131
" " L-Z	25	U	66	113	1	180	203
" " A-K	26	U	40	76	1	117	133
" " L-Z	26	U	94	105	1	200	225
" "	27	U	95	129	.....	224	268
Bellerive Ward (Quartier).....	28	U	208	43	3	254	282
" " A-K	29	U	96	38	.....	134	148
" " L-Z	29	U	126	43	.....	169	181
" " A-K	30	U	61	125	.....	186	225
" " L-Z	30	U	70	159	.....	229	267
" " A-K	31	U	45	68	1	114	139
" " L-Z	31	U	54	123	.....	177	214
Totals—Totaux.....	47		3,223	4,724	31	7,978	9,421

Majority for / Majorité pour } Maxime Raymond, 1,501.

BELLECHASSE Population—1921, 21,190.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Alphonse Fournier.	Murdock McKenzie.			
Armagh	1	R	120	32	.....	152	260
"	2	R	106	39	.....	145	253
"	3	R	116	66	1	183	299
Beaumont	1A	R	160	8	.....	168	205
"	1B	R	124	7	.....	131	163
Buckland	1	R	132	74	.....	206	256
"	2	R	70	30	.....	100	151
Honfleur	1	R	44	58	.....	102	142
La Durantaye	1	R	167	22	.....	189	288
St-Camille	1	R	216	15	2	233	278
"	2A	R	119	19	2	140	202
"	2B	R	94	12	2	108	151
St-Charles Village	1	R	143	29	.....	172	202
"	2	R	105	29	1	135	180
St-Charles, Parish (Paroisse)	1	R	140	21	.....	161	218
" "	2	R	178	10	.....	188	216
St-Damien	1	R	121	40	.....	161	234
"	2	R	129	106	1	236	312
St-Gervais	1	R	34	91	.....	125	156
"	2	R	46	94	.....	140	194
"	3A	R	51	85	.....	136	153
"	3B	R	72	86	.....	158	198
St-Lazare	1	R	107	107	.....	214	257
"	2	R	95	73	.....	168	212
St-Magloire	1A	R	92	49	.....	141	204
"	1B	R	76	53	2	131	180
"	2	R	73	75	.....	148	200
St-Michel	1A	R	164	48	1	213	285
"	1B	R	119	41	1	161	165
"	2	R	105	24	1	130	165
St-Nérée	1A	R	49	65	.....	114	152
"	1B	R	76	64	1	141	196
"	2	R	6	53	1	60	75
St-Philémon	1	R	160	44	.....	204	299
"	2	R	90	58	1	149	179
St-Raphael, Village	1	R	79	29	.....	108	166
"	2	R	108	35	.....	143	203
St-Raphael, Parish (Paroisse)	1	R	153	33	.....	186	304
" "	2	R	65	49	.....	114	177
Ste-Sabine	1	R	88	22	.....	110	168
St-Valier	1	R	219	10	.....	229	323
"	2	R	185	12	.....	197	328
Totals—Totaux	42		4,596	1,917	17	6,530	8,949

Majority for / Majorité pour } **Charles Alphonse Fournier, 2,679.**

BERTHIER-MASKINONGÉ Population—1921, 36,762.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Barrette.	Joseph Charles Théodore Gervais.			
Berthier, Town (Ville)	1	R	62	94	1	157	224
" "	1A	R	58	70	.....	128	185
" "	2	R	89	129	1	219	296
" "	3	R	68	96	.....	164	229
" "	3A	R	49	103	.....	152	206
Berthier, Parish (Paroisse)	4	R	62	92	6	160	266
" "	5	R	34	82	.....	116	201
" "	6	R	61	74	.....	135	211
St-Cuthbert	7	R	36	84	.....	120	224
"	7A	R	32	77	.....	109	191
"	8	R	9	90	.....	99	179
"	8A	R	18	65	.....	83	130
"	9	R	22	59	.....	81	192
St.-Barthélémi	10	R	55	104	.....	159	226
"	11	R	94	73	2	169	209
"	11A	R	127	108	.....	235	300
"	12	R	93	125	.....	218	288
St-Viateur	13	R	30	50	.....	80	125
L'Ile-Dupas	14	R	63	115	.....	178	214
St-Ignace-de-Loyola	15	R	96	152	6	254	386
"	16	R	90	52	.....	142	160
Lanoraie	17	R	76	23	.....	99	159
"	18	R	38	65	.....	103	219
"	18A	R	50	52	.....	102	222
"	19	R	45	39	.....	84	170
Lavaltrie	20	R	43	79	.....	122	192
"	20A	R	65	53	1	119	154
"	21	R	23	29	.....	52	110
St-Hubert	22	R	74	103	.....	177	299
"	23	R	40	62	.....	102	177
St-Gabriel-de-Brandon	24	R	35	71	.....	106	144
"	25	R	25	88	.....	113	164
"	26	R	13	34	.....	47	69
"	27	R	34	35	.....	69	81
" Village	28	R	77	141	5	223	284
" "	29	R	61	164	.....	225	295
" "	30	R	28	82	.....	110	148
" "	30A	R	38	77	1	116	162
St-Damien, Parish	31	R	53	69	.....	122	159
"	32	R	105	123	.....	228	305
St-Zénon	33	R	84	141	5	230	306
St-Michel-des-Saints	34	R	45	94	1	140	179
"	34A	R	52	96	5	153	213
"	35	R	53	103	1	157	205
St-Edmond-de-Berthier	36	R	30	58	.....	88	139
Louiseville, Town (Ville)	37	R	64	135	3	202	275
" "	37A	R	73	132	.....	205	287
" "	38A	R	32	79	4	115	189
" "	38	R	30	82	.....	112	185
Rivière-du-Loup	39	R	15	87	.....	102	205
"	40	R	29	91	.....	120	204
"	40A	R	49	80	2	131	207
St-Joseph-de-Maskinongé	41	R	62	72	.....	134	173
"	41A	R	40	95	.....	135	181
"	42	R	66	82	.....	148	201
"	42A	R	76	58	.....	134	200
"	43	R	20	91	4	115	233
St-Justin, Parish	44	R	90	37	.....	127	191
"	44A	R	38	49	1	88	174
"	45	R	40	30	.....	70	107
"	46	R	86	40	.....	126	202
St-Ursule	47	R	113	73	2	188	294
"	48	R	14	35	.....	49	85
"	49	R	27	75	.....	102	217
"	50	R	38	69	.....	107	190

BERTHIER-MASKINONGÉ—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Barrette.	Joseph Charles Théodore Gervais.			
St-Léon	51	R	73	52	2	127	202
"	51A	R	65	57	.....	122	164
"	52	R	92	47	.....	139	268
"	53	R	70	72	3	145	236
St-Paulin	54	R	57	103	.....	160	289
"	55	R	11	42	.....	53	153
"	56	R	36	84	.....	120	187
Hunterstown	57	R	11	11	.....	22	30
"	58	R	26	77	1	104	161
St-Didace	58A	R	45	68	.....	113	175
"	59	R	28	62	.....	90	201
"	60	R	22	31	.....	53	101
"	61	R	26	87	.....	113	185
St-Alexis-des-Monts	62	R	15	82	1	98	241
"	63	R	37	70	.....	107	220
"	63A	R	20	32	.....	52	126
"							
St-Charles-de-Mandeville	64	R	42	99	.....	141	218
"	65	R	65	120	1	186	270
St-Angèle-de-Gremont	66	R	47	44	.....	91	228
St-Ignace-du-Lac	67	R	39	157	.....	196	281
Totals—Totaux	85	.....	4,264	6,664	59	10,987	17,132

Majority for / Majorité pour } Joseph Charles Théodore Gervais. 2,400.

BONAVENTURE. Population—1921, 29,092.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Charles Marcil.	Etienne Théodore Paquet.			
			Upon a recount—Sur un nouveau dépouillement.				
Routhierville	1A	R	45	9	.....	54	78
Millstream	1	R	9	25	.....	34	51
St-François	2	R	54	20	1	75	245
St-Benoit	3	R	28	35	3	66	193
St-Alexis	4	R	35	23	1	59	198
"	4A	R	34	32	.....	66	148
Milnikek	5	R	28	43	1	72	75
St-Laurent	6	R	81	71	6	158	423
"	6A	R	102	52	1	155	
Restigouche West (Ouest)	7	R	46	15	.....	61	157
Restigouche East (Est)	8	R	22	19	.....	41	140
Mann	9	R	59	77	1	137	478
"	9A	R	68	80	1	149	
Escuminac	10	R	93	81	.....	174	281
Nouvelle West (Ouest)	11	R	102	50	1	153	285
" East (Est)	12	R	95	62	1	158	244
Miguaska	13	R	79	22	.....	101	172
St-Omer	14	R	53	71	.....	124	347
"	14A	R	64	42	.....	106	
Carleton West (Ouest)	15	R	78	59	.....	137	341
"	15A	R	50	86	2	138	
Carleton East (Est)	16	R	77	82	.....	159	252
Maria West (Ouest)	17	R	42	80	.....	122	184
Maria Centre	18	R	83	57	.....	140	398
"	18A	R	71	58	.....	129	
Maria East (Est)	19	R	68	30	.....	98	389
"	19A	R	67	40	.....	107	
New Richmond North (Nord)	20	R	30	86	.....	116	283
" "	21	R	64	83	.....	147	245
New Richmond Station	22	R	23	47	1	71	168
New Richmond Center (Centre)	23	R	59	63	4	126	371
" "	23A	R	44	95	3	142	
New Richmond East (Est)	24A	R	49	61	.....	110	255
St-Alphonse	25	R	77	39	.....	116	241
Caplan West (Ouest)	26	R	43	52	2	97	163
" "	26A	R	41	37	1	79	168
" Centre	27	R	81	74	.....	155	198
" East (Est)	28	R	88	88	.....	176	275
St-Siméon	29	R	82	74	.....	156	210
"	29A	R	85	40	.....	125	204
St-Elzéar	30	R	7	7	.....	14	33
Hamilton North (Nord)	31	R	91	71	2	164	204
" Centre	32	R	71	92	.....	163	207
" "	32A	R	75	88	.....	163	196
" East (Est)	33	R	87	78	.....	165	252
" "	34	R	49	51	.....	100	158
" "	34A	R	46	37	1	84	159
New Carlisle West (Ouest)	35	R	50	75	1	126	258
" East (Est)	36	R	61	98	.....	159	211
" "	36A	R	51	83	.....	134	190
Paspebiac West (Ouest)	37	R	94	50	.....	144	301
" North (Nord)	38	R	119	10	.....	129	386
" "	38A	R	84	17	.....	101	
" East (Est)	39	R	90	55	1	146	207
" "	39A	R	111	33	1	145	212
Hope West (Ouest)	40	R	93	37	.....	130	268
" East (Est)	41	R	58	95	3	156	265
St-Godfroi North (Nord)	42	R	53	45	2	100	210
" "	42	R	40	43	.....	83	144
" Centre	43	R	62	31	4	97	171
" "	44	R	42	79	2	123	202
Port Daniel West (Ouest)	45	R	58	79	5	142	215
" "	46	R	118	98	4	220	285
" East (Est)	47	R	60	98	2	160	358
" "	47A	R	82	60	1	143	

BONAVENTURE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Charles Marcil.	Etienne Théodore Paquet.			
Gascon West (Ouest).....	48	R	129	70	4	203	260
" East (Est).....	49	R	64	75	1	140	245
Totals—Totaux.....	67	.....	4,344	3,815	64	8,223	13,457

Majority for / Majorité pour } Honourable Charles Marcil, 529.

BROME—MISSISQUOI Population—1921, 31,180.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour William Frederic Kay.	Follin Horace Pickel.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Brome							
Knowlton	1	R	44	84	.....	128	321
"	1A	R	55	66	3	124	
"	2	R	76	89	.....	165	238
Brome, Village	3	R	80	65	1	146	157
" Township 1	4	R	79	158	3	240	297
" " 2	5	R	94	106	2	202	262
" " 3	6	R	92	51	.....	143	208
" " 4	7	R	65	60	.....	125	308
" "	7A	R	59	27	.....	86	
Foster, Village	8	R	101	65	.....	166	202
Patton Township 1	9	R	75	70	.....	145	276
" " 2	10	R	88	58	1	147	408
" " 2A	10A	R	72	49	1	122	
" " 3	11	R	108	44	.....	152	292
Adamsville, Village	12	R	75	35	.....	110	138
East Farnham, Village	13	R	31	46	.....	77	101
Farnham Township 1	14	R	76	41	.....	117	191
" " 2	15	R	114	107	1	222	278
" " 3	16	R	63	102	.....	165	214
Sutton Township 1	17	R	75	47	.....	122	323
" " 1A	17A	R	58	34	.....	92	
" " 2	18	R	79	45	.....	124	323
" " 2A	18A	R	53	31	.....	84	
" " 3	19	R	61	60	.....	121	306
" " 3A	19A	R	74	40	.....	114	
" " 4	20	R	49	99	1	149	227
" Village 1	21	R	51	133	.....	184	251
" " 2	22	R	73	60	1	134	319
" " 2A	22A	R	61	66	2	129	
Eastman Village	23	R	103	86	2	191	261
West Bolton Township 1	24	R	90	40	.....	130	223
" " " 2	25	R	36	53	1	90	158
East " " 1	26	R	75	46	.....	121	225
" " " 2	27	R	68	71	.....	139	239
" " " 3	28	R	44	54	.....	98	232
Farnham Advance (Provisoire)		R	33	22	.....	55	.....
Missisquoi							
Cowansville Village 1	1	R	57	88	4	149	339
" " 1A	1A	R	65	79	.....	144	
" "	2	R	69	86	1	156	198
" "	3	R	111	125	3	239	286
Dunham Village	4	R	48	99	.....	147	175
" Township 1	5	R	91	79	4	174	275
" " 2	6	R	86	115	.....	201	259
" " 3	7	R	20	108	.....	128	307
" " 3A	7A	R	52	53	1	106	
" " 4	8	R	106	94	.....	200	251
Farnham Town (Ville) 1	9	R	203	55	.....	258	299
" " 2	10	R	182	62	.....	244	298
" " 3	11	R	84	38	.....	122	304
" " 3A	11A	R	95	27	.....	122	
" " 4	12	R	108	80	.....	188	235
" " 5	13	R	117	88	.....	205	230
" " 6	14	R	132	32	.....	164	404
" " 6A	14A	R	111	40	.....	151	
Farnham West Township 1	15	R	61	10	.....	71	118
" " 2	16	R	85	20	2	107	134
" " 3	17	R	36	1	1	38	46
" " 4	18	R	57	32	1	90	115
Ste-Sabine	19		123	19	.....	142	231

BROME—MISSISQUOI—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Frederic Kay	Follin Horace Pickel.			
Frelighsburg Village	20	R	61	91	.....	152	177
Sweetsburg "	21	R	37	108	3	148	159
Philipsburg "	22	R	124	46	1	171	200
St-Armand Est (East) Township 1	23	R	79	65	.....	144	224
" " 2	24	R	65	84	.....	149	209
St-Armand Ouest (West) Township 1	25	R	69	75	.....	144	212
" " 2	26	R	166	52	.....	218	271
Clarenceville, Village	27	R	78	67	.....	145	161
St-George de Clarenceville, Parish (Paroisse) 1	28	R	62	42	.....	104	130
" " 2	29	R	68	41	2	111	182
St-Thomas, Parish (Paroisse)	30	R	60	71	.....	131	308
" "	30A	R	47	54	1	102	
Stanbridge Township 1	31	R	75	84	.....	159	222
" " 2	32	R	63	85	.....	148	196
St-Ignace de Stanbridge Parish Paroisse) 1	33	R	20	38	.....	58	103
" " 2	34	R	65	46	2	113	148
" " 3	35	R	56	32	.....	88	122
Stanbridge Station	36	R	116	18	.....	134	181
St-Pierre de Veronne Parish (Paroisse)	37	R	186	17	2	205	240
Bedford Town 1	38	R	105	66	1	172	434
" 1A	38A	R	73	83	4	160	
" 2	39	R	101	43	.....	144	359
" 2A	39A	R	75	43	.....	118	
Bedford Township 1	40	R	55	27	.....	82	99
" 2	41	R	42	11	1	54	73
Notre Dame de Stanbridge, Parish (Paroisse) 1	42	R	111	18	1	130	161
" " 2	43	R	82	30	.....	112	128
" " 3	44	R	34	19	.....	53	67
Totals—Totaux	87		6,804	5,196	54	12,054	15,764

Majority for / Majorité pour } **William Frederic Kay, 1,608.**

CHAMBLY-VERCHÈRES Population—1921, 34,643

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Gareau.	Joseph Victor Aimé Langlois.			
Longueuil, Town (Ville)	1	U	46	110	1	157	202
"	1A	U	67	79	.....	146	196
"	2	U	69	111	5	185	236
"	2A	U	67	98	1	166	202
"	2B	U	51	111	4	166	205
"	3	U	89	137	7	233	287
"	3A	U	67	95	.....	162	198
"	4	U	72	122	3	197	220
"	4A	U	76	129	.....	205	256
"	5	U	135	71	.....	206	269
"	5A	U	121	66	2	189	229
St-Lambert, Town (Ville)	6	U	149	32	.....	181	219
"	6A	U	74	17	.....	91	126
"	7	U	82	90	.....	172	209
"	7A	U	71	88	1	160	198
"	8	U	136	83	.....	219	272
"	8A	U	128	33	.....	161	193
"	9	U	136	107	2	245	293
"	9A	U	117	93	.....	210	254
"	10	U	219	47	3	269	322
"	10A	U	158	34	.....	192	223
"	10AB	U	137	33	.....	170	203
"	10AC	U	116	29	2	147	178
Montreal South (Sud)	11	R	171	77	.....	248	287
" "	12	R	160	96	1	257	285
Greenfield Park	13	R	124	53	2	179	245
"	14	R	132	19	1	152	180
"	14A	R	125	17	3	145	185
Longueuil, Parish (Paroisse)	15	R	33	59	.....	92	175
"	15A	R	33	50	.....	83	170
"	16	R	40	175	3	218	276
"	17	R	36	142	.....	178	244
"	17A	R	34	126	.....	160	212
"	17A	R	51	101	4	156	183
"	17A	R	37	79	3	119	142
Boucherville, Village	18	R	12	146	.....	158	202
"	19	R	32	81	.....	113	150
"	19A	R	30	96	.....	126	181
" Parish (Paroisse)	20	R	22	148	.....	170	255
" "	21	R	31	51	.....	82	167
St-Hubert	22	R	45	119	5	169	212
"	23	R	123	92	.....	215	265
"	24	R	114	53	2	169	269
"	24A	R	104	38	2	144	224
St-Bruno	25	R	33	88	4	125	187
"	25A	R	48	29	.....	77	116
"	26	R	44	66	1	111	192
St-Basile-le-Grand	27	R	20	73	.....	93	131
"	27A	R	36	138	5	179	239
Chambly Bassin	28	R	55	92	1	148	203
"	28A	R	32	66	.....	98	161
"	29	R	63	178	2	243	296
Chambly, Parish (Paroisse)	30	R	27	102	.....	129	184
" "	31	R	31	63	.....	94	152
" "	31A	R	29	77	.....	106	153
Chambly Canton	32	R	87	75	.....	162	182
" "	33	R	99	142	.....	241	295
Ste-Julie	34	R	92	125	2	219	274
"	35	R	57	34	.....	91	122
St-Amable	35A	R	40	156	.....	196	234
Varennes, Village	36	R	60	168	1	229	278
" "	37	R	30	86	.....	116	162
" Parish (Paroisse)	38	R	30	148	2	180	267
" "	39	R	33	195	.....	228	287

CHAMBLY-VERCHÈRES—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Arthur Gareau.	Joseph Victor Aimé Langlois.			
Verchères, Village	40	R	16	157	.....	173	216
" "	40A	R	22	149	1	172	211
" Parish (Paroisse)	41	R	17	91	.....	108	119
" "	42	R	12	174	.....	186	258
Contrecœur, Village	43	R	104	141	.....	245	327
" "	43A	R	35	53	7	95	121
" "	44	R	44	132	1	177	239
" "	45	R	43	109	3	155	179
St-Antoine-de-Padoue	46	R	113	93	4	210	260
" "	47	R	47	69	.....	116	179
" "	48	R	87	33	.....	120	166
Ste-Théodosie	49	R	22	120	.....	142	233
St-Marc	50	R	35	97	1	133	193
"	50A	R	32	51	1	84	120
"	51	R	49	29	.....	78	129
Belœil, Town (Ville)	52	R	74	136	.....	210	298
" "	53	R	68	107	.....	175	216
" "	53A	R	40	110	1	151	193
" Parish (Paroisse)	54	R	49	63	.....	112	173
" "	54A	R	49	65	.....	114	177
MacMasterville	55	R	82	80	.....	162	202
"	55A	R	56	82	1	139	189
Totals—Totaux	86	.....	5,914	7,875	95	13,884	18,212

Majority for / Majorité pour } **Joseph Victor Aimé Langlois, 1,961.**

CHAMPLAIN. Population—1921, 47,852.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Albert Joseph Ovila Bergeron.	Arthur Lesieur Desaulniers.			
Cap-de-la-Madeleine	1	U	66	89	1	156	200
"	1A	U	25	54	.....	79	116
"	2	U	40	70	.....	110	169
"	2A	U	46	78	1	125	174
"	3	U	87	148	.....	235	295
"	4	U	67	166	.....	233	304
"	5	U	18	115	.....	133	173
"	5A	U	30	89	.....	119	157
"	6	U	16	111	2	129	183
"	6A	U	25	92	2	119	164
"	7	U	14	148	.....	162	219
"	7A	U	24	146	.....	170	231
"	8	U	30	109	4	143	179
"	8A	U	27	106	.....	133	171
"	9	U	32	72	.....	104	136
Grand-Mère	10	U	40	91	.....	131	191
"	11	U	46	93	.....	139	210
"	11A	U	46	89	.....	135	193
"	12	U	51	81	1	133	254
"	13	U	35	82	.....	117	155
"	14	U	46	102	2	150	192
"	15	U	41	36	3	80	141
"	16	U	66	41	1	108	134
"	17	U	80	92	.....	172	224
"	18	U	21	82	.....	103	146
"	19	U	30	52	4	86	128
"	20	U	46	80	.....	126	161
"	21	U	28	81	.....	109	165
"	21A	U	34	81	.....	115	166
"	22	U	16	41	.....	57	85
"	22A	U	16	44	.....	60	99
"	23	U	45	65	.....	110	206
Ste-Marthe Cap-de-la-Madeleine	24	R	74	148	.....	222	330
Champlain	25	R	100	102	1	203	249
"	26	R	95	119	.....	214	289
"	27	R	100	47	.....	147	213
Batiscan	28	R	70	138	1	209	241
"	29	R	58	146	1	205	235
"	30	R	51	168	.....	219	252
Ste-Geneviève-de-Batiscan	31	R	79	68	.....	147	212
" "	32	R	117	34	.....	151	193
" "	33	R	133	91	.....	224	275
" "	34	R	77	29	.....	106	128
La Pérade, Village	35	R	65	100	.....	165	231
"	36	R	64	112	.....	176	214
Ste-Anne-de-la-Pérade	37	R	43	151	1	195	229
" "	37A	R	30	85	1	116	135
" "	38	R	80	78	2	160	210
" "	39	R	27	117	3	147	205
St-Prosper	40	R	79	109	.....	188	237
"	41	R	99	76	3	178	296
St-Stanislas, Village	42	R	46	177	2	225	324
" Parish (Paroisse)	43	R	16	117	1	134	247
" "	44	R	13	83	.....	96	168
" "	45	R	13	86	1	100	193
St-Séverin de Proulxville	46	R	16	102	.....	118	207
" "	47	R	29	104	.....	133	245
" "	48	R	16	28	.....	44	120
St-Tite, Town (Ville)	49	R	67	76	1	144	221
"	50	R	51	97	.....	148	207
"	50A	R	48	76	4	128	170
"	51	R	81	113	.....	194	296
" Parish (Paroisse)	52	R	31	52	.....	83	152
"	53	R	42	63	.....	105	202
"	54	R	72	85	.....	157	251

CHAMPLAIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Albert Joseph Ovila Bergeron.	Arthur Lesieur Desaulniers.			
Ste-Thècle, Village	55	R	37	95	.....	132	186
"	55A	R	12	77	.....	89	140
" Parish (Paroisse)	56	R	52	115	.....	167	264
"	57	R	78	70	.....	148	229
"	58	R	41	95	2	138	225
St-Adelphe	59	R	68	120	1	189	297
"	60	R	25	73	.....	98	137
"	61	R	7	77	.....	84	149
St-Timothée	62	R	34	54	.....	88	162
"	63	R	64	56	.....	120	224
St-Georges	64	R	16	105	.....	121	174
"	65	R	19	86	.....	105	162
St-Théophile-du-Lac	66	R	69	97	.....	166	260
" "	67	R	19	61	.....	80	130
St-Narcisse	68	R	70	93	.....	163	242
"	68A	R	94	64	.....	158	206
"	69	R	106	31	.....	137	230
"	70	R	58	79	.....	137	218
"	71	R	21	74	.....	95	145
"	71A	R	39	82	.....	121	181
St-Luc	72	R	60	44	.....	104	180
"	73	R	55	43	.....	98	140
St-Maurice	74	R	78	50	.....	128	208
"	75	R	102	119	.....	221	300
"	76	R	81	95	5	181	240
St-Louis-de-Champlain	77	R	36	56	.....	92	165
" "	77A	R	13	56	.....	69	151
Mont-Carmel	78	R	38	77	.....	115	159
"	78A	R	64	73	.....	137	216
Almaville	79	R	50	233	.....	283	363
"	80	R	32	183	.....	215	299
"	81	R	37	93	1	131	203
"	82	R	53	150	.....	203	291
"	83	R	71	121	7	199	270
"	84	R	9	53	.....	62	128
"	85	R	24	39	.....	63	96
"	86	R	4	29	.....	33	46
"	87	R	0	16	.....	16	25
Parent	89	R	40	82	2	124	192
" Advance (Provisoire)	.....	R	5	11	.....	16	.....
"	89A	R	19	61	1	81	131
Menjohagues	91	R	19	57	.....	76	270
Baie-Tabac	91A	R	15	42	.....	57	333
La-Loutre	95	R	7	33	.....	40	80
Totals—Totaux	109	.....	5,057	9,423	62	14,542	21,545

Majority for / Majorité pour } **Arthur Lesieur Desaulniers, 4,366,**

CHARLEVOIX-SAGUENAY. Population—1921, 46,366.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Pierre François Casgrain.	Jules Gobeil.	Alcibiade Leger.			
Château-Richer	1	R	114	84	0	.....	198	234
"	1A	R	89	116	1	.....	206	235
"	2	R	115	49	3	3	170	209
"	2A	R	128	41	1	.....	170	208
"	2B	R	23	17	0	.....	40	53
Ste-Anne-de-Beaupré	3	R	124	67	2	.....	193	238
" "	4	R	144	53	3	7	207	288
" "	4A	R	113	49	0	1	163	235
" "	5	R	108	14	1	.....	123	152
" "	5A	R	80	53	0	.....	133	171
" "	6	R	119	21	1	.....	141	185
St-Joachim	7	R	131	46	0	.....	177	217
"	7A	R	81	83	2	.....	166	199
"	7B	R	43	1	0	1	45	51
St-Féréol	8	R	135	26	0	3	164	313
"	8A	R	102	18	0	1	121	238
St-Tite-Des-Caps	9	R	90	41	1	.....	132	198
"	9A	R	89	43	1	.....	133	221
"	10	R	70	12	1	.....	83	165
Petite-Rivière-St-Frs.-Xavier	11	R	89	21	1	1	112	183
" "	11A	R	95	20	0	2	117	216
" "	12	R	30	0	0	.....	30	61
Ile-aux-Coudres	13	R	88	20	1	.....	109	232
"	14	R	130	31	2	5	168	280
Baie-St-Paul, Village	15	R	115	56	2	1	174	188
" "	15A	R	84	43	8	2	137	160
" "	16	R	51	51	6	10	118	156
" "	16A	R	62	50	10	.....	122	162
" "	17	R	82	66	1	.....	149	188
Baie-St-Paul, Parish (Paroisse)	18	R	122	83	1	2	208	269
" "	19	R	69	11	0	1	81	142
" "	20	R	76	43	3	.....	122	200
Rivière du Gouffre	21	R	116	76	0	1	193	291
St-Urbain	22	R	92	52	2	.....	146	211
"	22A	R	63	41	0	1	105	141
"	23	R	73	31	0	1	105	132
St-Hilarion	24	R	80	38	0	1	119	213
"	25	R	62	22	0	1	85	144
Eboulements	26	R	70	15	0	.....	85	168
"	27	R	107	10	1	.....	118	191
"	27A	R	74	25	1	.....	100	163
"	28	R	43	9	5	.....	57	168
"	28A	R	39	18	8	1	66	173
"	29	R	18	16	0	.....	34	89
St-Irénée	30	R	83	39	0	.....	122	199
"	30A	R	47	6	0	1	54	110
"	31	R	87	3	0	.....	90	123
Pointe-au-Pic	32	R	101	24	2	.....	127	169
"	32A	R	72	60	2	.....	134	190
Malbaie, Village	33	R	128	23	0	1	152	217
"	33A	R	115	25	2	2	144	199
"	34	R	136	44	2	1	183	237
"	34A	R	131	34	2	.....	167	243
Malbaie, Parish (Paroisse)	35	R	113	18	1	1	133	169
" "	35A	R	90	26	0	.....	116	151
" "	36	R	131	31	0	1	163	218
" "	37	R	116	10	3	1	130	196
" "	37A	R	118	8	6	.....	132	198
" "	38	R	99	2	3	.....	104	152
Ste-Agnès	39	R	111	27	0	.....	138	267
"	40	R	142	38	0	.....	180	299
Cap-à-l'Aigle	41	R	105	36	0	2	143	238
St-Fidèle	42	R	105	57	0	4	166	276
"	43	R	89	8	1	.....	98	201

CHARLEVOIX-SAGUENAY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Pierre François Casgrain.	Jules Gobeil.	Alcibiade Leger.			
St-Siméon, Village	44	R	92	15	1	3	111	143
"	44A	R	85	19	2	1	107	167
St-Siméon Parish (Paroisse)	45	R	76	12	1	2	91	147
" "	46	R	69	11	1	1	82	171
St-Firmin	47	R	66	7	0	.....	73	126
Sacré-Coeur	48	R	29	21	1	.....	51	219
"	48A	R	58	11	0	.....	69	175
Tadoussac	49	R	93	48	5	.....	146	261
Sacré-Coeur	50	R	30	4	0	.....	34	114
Bergeronnes	51	R	50	6	0	2	58	176
"	51A	R	55	9	1	.....	65	170
Les Escoumains	52	R	69	1	1	.....	71	195
"	52A	R	87	11	8	1	107	180
Sault-au-Mouton	53	R	143	21	0	2	166	229
Mille-Vaches	54	R	98	15	0	.....	113	267
Portneuf	55	R	167	30	0	.....	197	295
Bersimis	57	R	70	25	0	.....	95	239
Pointe-aux-Outardes	58	R	34	5	1	.....	40	71
Canton Ragueneau	59	R	28	12	0	1	41	94
Franklin	60	R	44	12	0	.....	56	148
Godbout	16	R	58	29	4	4	95	210
Baie Trinité	62	R	27	3	0	.....	30	58
Rivière Pentecôte	63	R	83	8	1	8	100	225
Shelter Bay	64	R	36	75	5	6	122	184
"	64A	R	22	54	0	1	77	199
Sept-Iles	66	R	53	63	1	2	119	236
"	67	R	64	53	1	.....	118	181
Rivière-au-Tonnerre	68	R	97	3	1	.....	101	249
Baie Ellis (Anticosti)	69	R	82	2	1	.....	85	110
Rivière StJean et Magpie	70	R	72	0	0	4	76	282
Longue-Pointe et Mingan	70A	R	14	4	1	.....	19	123
Havre St-Pierre	71	R	34	46	0	1	81	324
"	71A	R	53	32	0	1	86	
"	72	R	46	57	4	4	111	212
Natashquan	73	R	42	34	0	.....	76	137
Clarke City	74	R	112	63	9	4	188	194
Moisie	75	R	27	24	0	1	52	52
Totals—Totaux	101	.....	8,312	3,046	143	109	11,610	18,946

Majority for / Majorité pour } **Pierre François Casgrain** over (sur) { **Jules Gobeil, 5,266. / Alcibiade Leger, 8,169.**

CHÂTEAUGUAY-HUNTINGDON Population—1921, 26,731.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. James Alexander Robb.	John Alexander Sullivan.			
DeLéry, Town (Ville)	1A	R	80	72	1	153	184
" "	1B	R	38	81	.....	119	132
Châteauguay, Town (Ville)	2A	R	169	87	.....	256	380
" "	2B	R	64	31	2	97	183
St-Joachim-de-Châteauguay	3	R	141	32	1	174	243
" "	4	R	85	81	.....	166	216
Ste-Philomène	5A	R	63	42	.....	105	141
"	5B	R	98	39	.....	137	163
"	6	R	75	79	.....	154	203
Ste-Martine	7A	R	57	75	.....	132	152
"	7B	R	87	83	.....	170	188
"	8A	R	83	56	.....	139	169
"	8B	R	90	62	1	153	206
Howick, Village	9A	R	66	34	.....	100	154
"	9B	R	51	49	.....	100	162
Très-St-Sacrement	10	R	85	58	1	144	300
"	11	R	89	57	.....	146	223
"	12	R	83	35	.....	118	192
St-Malachie-d'Ormstown	13A	R	49	57	.....	106	171
" "	13B	R	50	53	.....	103	155
" "	14	R	70	61	.....	131	219
" "	15	R	68	28	.....	96	116
" "	16	R	93	26	.....	119	193
Ormstown, Village	17A	R	123	90	.....	213	302
" "	17B	R	90	75	.....	165	258
St-Antoine Abbé	18	R	101	60	.....	161	199
St-Jean-Chrystôme	19A	R	53	91	.....	144	202
"	19B	R	70	56	.....	126	164
"	20	R	102	80	.....	182	253
St-Chrystome, Village	21A	R	87	51	.....	138	164
" "	21B	R	70	59	1	130	153
Ste-Clotide	22	R	95	59	.....	154	202
"	23	R	69	59	.....	128	192
St-Urbain	24A	R	77	40	3	120	149
"	24B	R	95	70	1	166	200
"	25	R	63	40	.....	103	120
Hemmingford, Village	26	R	117	63	.....	180	242
" Township	27	R	66	37	.....	103	165
" "	28	R	121	154	2	177	258
" "	29	R	84	108	3	195	280
Havelock Township	30	R	47	33	.....	80	161
" "	31	R	91	43	.....	134	210
Franklin "	32	R	152	62	.....	214	282
" "	33	R	108	70	.....	178	243
Hinchinbrook Township	34	R	59	103	.....	162	211
" "	35	R	57	127	.....	184	257
" "	36	R	68	50	.....	118	220
" "	37	R	104	74	.....	178	300
Huntington, Town (Ville)	38A	R	60	75	1	136	183
" "	38B	R	68	52	.....	120	160
" "	39A	R	91	84	1	176	220
" "	39B	R	103	96	2	201	256
Ste-Barbe	40	R	141	70	.....	211	258
St-Anicet	41	R	132	102	.....	234	268
"	42	R	57	21	.....	78	105
"	43	R	56	84	.....	140	197
"	44	R	65	102	9	176	272
Godmanchester Township	45	R	79	95	.....	174	305
" "	46	R	105	69	5	179	250
" "	47	R	76	95	5	176	250
Elgin Township	48	R	60	56	.....	116	213
" "	49	R	58	27	.....	85	166
Dundee "	50	R	116	98	1	215	283
Totals—Totaux	63	.....	5,270	4,058	40	9,368	13,218

Majority for / Majorité pour } Honourable James Alexander Robb, 1,212,

CHICOUTIMI Population—1921, 37,578.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la fifi liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Julien Edouard Alfred Dubuc.	Jean-Charles Gagné.	Louis Joseph Levesque.			
Chicoutimi, East (Est).....	1	U	150	9	11	2	172	229
"	2	U	127	11	13	.....	151	209
"	3	U	122	12	16	.....	150	229
"	4	U	106	14	6	.....	126	212
"	5	U	116	7	6	.....	129	202
"	6	U	113	20	6	.....	139	188
" Center (Centre)...	7	U	166	9	7	.....	182	305
"	8	U	177	20	4	.....	201	279
"	9	U	165	34	3	3	205	275
"	10	U	194	13	11	2	220	290
"	11	U	153	13	18	.....	184	266
"	12	U	147	6	6	1	160	265
"	13	U	177	33	6	.....	216	298
" West (Ouest).....	14	U	139	19	11	.....	169	257
"	15	U	137	16	4	2	159	218
"	16	U	180	8	7	1	196	269
"	17	U	214	18	1	2	235	301
"	18	U	96	1	0	.....	97	131
"	19	U	179	17	7	.....	203	296
Jonquière, East (Est).....	20	U	58	19	108	.....	185	287
"	21	U	47	14	98	.....	159	223
"	22	U	30	13	142	.....	185	284
"	23	U	24	13	121	1	159	281
"	24	U	41	13	105	.....	159	269
" Center (Centre)....	25	U	33	8	85	.....	126	224
"	26	U	21	12	77	2	112	204
"	27	U	27	13	94	.....	134	220
"	28	U	25	11	88	.....	124	221
"	29	U	26	9	70	.....	105	187
"	30	U	19	8	67	.....	94	150
" North (Nord).....	31	U	19	25	96	.....	140	254
"	32	U	12	15	99	.....	126	198
Kenogami, Town (Ville).....	33	U	36	39	122	.....	197	244
"	34	R	24	31	90	2	147	198
"	35	R	38	61	128	7	234	257
"	36	R	43	35	164	.....	242	293
"	37	R	47	45	188	2	182	283
"	38	R	41	31	101	1	174	219
Rivière-du-Moulin.....	39	R	145	8	19	2	174	224
"	40	R	127	3	1	.....	131	168
Chicoutimi, Parish (Paroisse).	41	R	153	14	30	2	199	245
" " ..	42	R	109	14	4	.....	127	145
" " ..	43	R	168	3	6	.....	177	224
" " ..	44	R	196	2	4	.....	202	229
Jonquière, Parish (Paroisse)...	45	R	60	11	70	.....	141	244
" " ..	46	R	24	4	91	.....	119	236
Notre Dame de Laterrière, Village.....	47	R	184	4	22	.....	210	253
Notre Dame de Laterrière, Parish (Paroisse).....	48	R	94	2	30	.....	126	186
" "	49	R	97	0	13	1	111	160
Bagotville, Town (Ville).....	50	R	13	6	179	.....	198	226
" "	51	R	19	12	239	.....	270	263
" "	52	R	16	4	242	1	263	239
" "	53	R	4	3	133	11	151	268
" Parish (Paroisse).	54	R	28	17	194	19	258	312
Port Alfred, North (Nord)....	55	R	66	11	119	1	197	242
" Center (Centre)..	56	R	68	6	78	.....	152	200
" South (Sud).....	57	R	45	11	86	2	144	176
St Alexis de Grande Baie.....	58	R	33	12	107	1	153	216
" "	59	R	17	19	103	.....	139	191
" "	60	R	31	25	136	4	196	257
" "	61	R	19	7	107	.....	133	182
" "	62	R	36	8	160	.....	204	300
St-Alexis d'Ottis.....	63	R	14	1	62	.....	77	118

CHICOUTIMI—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Julien Edouard Alfred Dubuc.	Jean-Charles Gagné.	Louis Joseph Levesque.			
Anse St-Jean	64	R	66	10	25	.....	101	213
"	65	R	77	4	21	2	104	147
Petit Saguenay	66	R	81	11	31	.....	123	244
Descente des Femmes	67	R	11	0	41	.....	52	61
St-Fulgence	68	R	98	8	8	.....	114	186
"	69	R	68	11	7	1	87	146
"	70	R	85	2	16	.....	103	158
Ste-Anne, Parish (Paroisse)	71	R	148	19	2	.....	169	292
" " "	72	R	119	15	4	.....	138	221
Shipshaw	73	R	87	1	21	.....	109	177
Ste-Anne, Village	74	R	149	28	4	2	183	243
"	75	R	95	10	0	.....	105	150
St-Honoré	76	R	136	0	14	2	152	292
"	77	R	112	4	9	2	127	180
St-Ambroise, Parish (Paroisse)	78	R	107	5	37	2	151	171
"	79	R	59	1	10	.....	70	142
"	80	R	102	1	10	.....	113	163
Bégin, Township (Canton)	81	R	56	1	6	.....	63	118
" "	82	R	28	7	11	1	47	112
St-Charles Barromée	83	R	27	10	59	.....	96	158
St-Louis-Nazaire	84	R	90	16	62	.....	168	181
"	85	R	52	10	61	.....	123	231
Petrac	86	R	16	0	3	2	21	56
Chute aux Galets	87	R	13	8	1	.....	22	26
Larouche Municipality (Municipalité)	88	R	23	32	42	.....	97	184
" "	89	R	1	1	44	.....	46	101
Labrecque Township (Canton)	90	R	57	3	11	.....	71	104
Totals—Totaux	90		7,198	1,120	4,981	86	13,385	19,266

Majority for / Majorité pour **Julien Edouard Alfred Dubuc** over (sur) **Louis-Joseph Levesque, 2,217.** / **Jean-Charles Gagné, 6,078.**

COMPTON. Population—1921, 32,816.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Gobeil.	Joseph Etienne Letellier.			
East Angus—							
South Ward (Quartier Sud)...	1	R	117	57	.....	174	227
" "	2	R	101	42	1	144	197
Centre Ward (Quartier Centre).....	3	R	67	114	10	191	248
" "	4	R	39	87	.....	126	165
" "	5	R	52	158	.....	210	253
North Ward (Quartier Nord)	6	R	39	99	1	139	164
" "	7	R	41	174	.....	215	262
" "	8	R	68	168	.....	236	266
St-Isidore.....	9	R	21	70	.....	91	111
"	10	R	32	80	2	114	165
St-Malo-d'Auckland.....	11	R	67	135	.....	202	273
Bury, Village.....	12	R	63	53	1	117	157
"	13	R	88	65	.....	153	169
"	14	R	60	78	2	140	204
Brookbury.....	15	R	57	36	.....	93	200
Canterbury.....	16	R	45	45	1	91	152
Westbury.....	17	R	45	113	.....	158	251
East Clifton.....	18	R	66	43	.....	109	179
"	18A	R	25	52	.....	77	103
St-Edwidge.....	19	R	55	123	.....	178	213
"	20	R	37	82	.....	119	147
Martinville.....	21	R	37	114	.....	151	207
Compton.....	22	R	63	88	.....	151	274
"	23	R	78	107	.....	185	213
"	24	R	63	114	4	181	220
" Moe's River.....	25	R	26	86	.....	112	242
Waterville.....	26	R	75	107	.....	182	209
"	27	R	89	85	.....	174	222
Notre-Dame-des-Pois.....	28	R	46	146	.....	192	222
" "	29	R	39	91	.....	130	181
La-Patrie.....	30	R	98	99	.....	197	253
"	31	R	138	78	1	217	213
Cookshire.....	32	R	60	47	.....	107	119
"	33	R	51	32	.....	83	90
"	34	R	127	28	3	158	183
"	35	R	104	20	1	125	328
"	36	R	88	104	2	194	284
Eaton Corner.....	37	R	53	37	.....	90	139
"	38	R	77	66	1	144	193
Sawyerville.....	39	R	152	76	2	230	312
Bulwer.....	40	R	54	58	.....	112	160
"	41	R	54	51	.....	105	145
Ascot Corner.....	42	R	34	54	.....	88	149
Chartierville.....	43	R	41	102	.....	143	205
"	44	R	30	109	.....	139	172
Scotstown.....	45	R	122	49	.....	171	221
"	46	R	52	64	.....	116	150
"	47	R	78	92	.....	170	204
"	48	R	49	33	.....	82	125
East Hereford.....	49	R	56	91	.....	147	218
Paquetteville.....	50	R	27	79	.....	106	159
St-Herménégilde.....	51	R	29	117	.....	146	254
Gould.....	52	R	79	62	.....	141	224
Lingwick.....	53	R	18	8	.....	26	59
"	54	R	36	35	.....	71	145
Mégantic.....	55	R	57	121	.....	178	222
"	56	R	62	73	1	136	174
"	57	R	40	174	4	218	263
"	58	R	25	205	1	231	295
"	59	R	39	192	1	233	313
"	59A	R	74	150	.....	224	280
Marsboro.....	60	R	40	15	1	56	149
Piopolis.....	61	R	16	124	.....	140	211

COMPTON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Samuel Gobeil.	Joseph Etienne Letellier.			
Milan	62	R	35	23	.....	58	103
Valracine	63	R	49	88	.....	137	183
Islandbrooke	64	R	117	60	4	181	243
Randborough	65	R	98	49	.....	147	236
Stornoway	66	R	12	47	.....	59	76
"	67	R	22	115	.....	137	281
St-Romain	68	R	26	139	.....	165	201
"	69	R	9	91	.....	100	125
St-Cécile-de-Whitton	70	R	25	119	.....	144	206
" "	71	R	29	136	2	167	258
Springhill	72	R	16	84	.....	100	164
"	73	R	43	74	.....	117	182
Milan	74	R	20	15	.....	35	70
Totals—Totaux	76	R	4,262	6,497	46	10,805	15,035

Majority for / Majorité pour } **Joseph Etienne Letellier, 2,235.**

DORCHESTER Population—1921, 29,563.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Lucien Cannon.	Louis Joseph Gauthier.			
Saint-Anselme	1	R	90	86	3	179	245
"	2	R	60	102	6	168	201
"	3	R	67	67	.....	134	184
"	4	R	93	48	.....	141	203
Ste-Aurélie	5	R	93	64	.....	157	221
St-Bernard	6	R	129	114	.....	243	309
"	7	R	151	88	3	242	285
St-Benjamin	8	R	78	19	.....	97	217
"	9	R	91	19	.....	110	181
Ste-Claire	10	R	87	91	.....	178	245
"	11	R	104	80	.....	184	295
"	12	R	38	53	.....	91	153
"	13	R	62	73	.....	135	203
St-Cyprien	14	R	92	57	.....	149	208
St-Edouard	15	R	47	39	.....	86	135
"	16	R	61	77	1	139	212
"	17	R	16	84	2	102	123
"	18	R	49	36	.....	85	141
"	19	R	67	94	3	164	225
Ste-Germaine	20	R	179	7	.....	186	244
"	21	R	120	41	.....	161	293
"	22	R	116	23	.....	139	210
"	23	R	126	6	.....	132	207
Ste-Hénédine	24	R	83	100	.....	183	222
"	25	R	52	41	1	94	127
"	26	R	80	88	3	171	196
Honfleur	27	R	61	48	.....	109	139
St-Isidore	28	R	86	102	1	189	275
"	29	R	73	72	.....	145	196
"	29A	R	61	33	.....	94	127
"	30	R	70	34	1	105	202
"	31	R	25	26	3	54	99
Ste-Justine	32	R	47	71	.....	118	175
"	33	R	37	84	.....	121	185
"	33A	R	31	73	.....	104	143
"	34	R	45	42	.....	87	146
St-Léon	35	R	95	36	.....	131	147
"	36	R	113	70	.....	183	282
"	37	R	136	34	.....	170	245
St-Louis	38	R	88	43	.....	131	225
St-Luc	39	R	139	14	2	155	215
St-Malachie	40	R	79	65	.....	144	186
"	41	R	61	18	.....	79	112
"	42	R	87	22	.....	109	206
"	43	R	80	76	.....	156	210
Ste-Marguerite	44	R	88	152	.....	240	309
"	45	R	25	65	.....	90	144
St-Maxime	46	R	155	35	.....	190	236
"	47	R	114	32	3	149	174
St-Nazaire	48	R	65	89	.....	154	196
St-Odilon	49	R	71	77	.....	148	199
"	50	R	36	85	.....	121	211
"	51	R	56	107	.....	163	181
St-Prosper	52	R	117	87	.....	204	320
"	53	R	107	48	.....	155	238
"	54	R	106	87	1	194	303
Ste-Rose	55	R	95	74	.....	169	289
"	56	R	69	44	.....	113	191
Ste-Sabine	57	R	35	50	.....	85	112
St-Zacharie	58	R	116	29	3	148	229
"	59	R	128	14	.....	142	247
"	60	R	139	31	.....	170	260
Totals—Totaux	62	.....	5,167	3,666	36	8,869	12,879

Majority for / Majorité pour } **Honourable Lucien Cannon, 1,501.**

DRUMMOND—ARTHABASKA Population—1921, 44,372.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Wilfrid Girouard.	Joseph Marier.	Luc Louis Philippe Poulin de Courval.			
St-Cyrille-de-Wendover	1	R	106	25	1	.....	132	165
" "	1A	R	98	31	4	.....	133	160
Drummondville,	2	R	148	62	6	.....	216	280
"	2A	R	131	75	7	.....	213	277
"	2B	R	126	67	8	.....	201	270
"	2C	R	186	83	5	.....	274	284
"	3	R	117	103	3	.....	223	295
"	4	R	123	115	1	4	243	311
"	4A	R	144	107	3	1	255	303
Durham, (Ulverton)	5	R	61	41	7	.....	109	245
" South (Sud)	6	R	75	41	6	.....	122	264
" "	7	R	23	42	5	1	71	184
Durham, Village South (Sud)	8	R	103	43	5	2	153	237
St-Edmond-de-Grantham	9	R	70	39	1	.....	110	168
St-Eugène-de-Grantham	10	R	87	54	0	1	142	270
" "	11	R	20	31	0	1	52	80
" "	12	R	40	32	3	.....	75	85
St-Germain-de-Grantham	13	R	143	57	22	2	224	270
" "	14	R	112	66	34	1	213	281
" "	15	R	69	44	11	.....	124	166
Grantham (Drummondville)	16	R	100	47	27	2	176	285
" "	16A	R	94	47	7	.....	148	243
" "	17	R	112	26	2	.....	140	260
St-Joseph-de-Grantham, Village	18	R	91	28	7	.....	126	228
" "	18A	R	93	33	3	.....	129	234
Kingsey (St-Félix)	19	R	87	31	10	.....	128	216
"	19A	R	60	27	5	.....	92	170
"	20	R	92	33	8	.....	133	222
Kingsey Falls	21	R	80	17	14	.....	111	190
" Village	22	R	112	46	8	.....	166	233
L'Avenir	23	R	65	23	14	.....	102	175
"	23A	R	73	18	4	1	96	164
"	24	R	66	21	34	.....	121	181
Lefebvre (Ste-Jeanne-d'Arc)	25	R	63	28	9	.....	100	204
St-Lucien	26	R	61	63	26	.....	150	238
St-Majorique-de-Grantham	27	R	65	15	48	.....	128	232
Notre-Dame-du-Bon-Conseil	28	R	73	30	6	.....	109	170
" "	28	R	66	20	12	.....	98	172
" "	29	R	43	13	2	.....	58	102
Wendover - Simpson (St. Cyrille)	30	R	65	29	4	.....	98	154
" "	30A	R	61	35	14	.....	110	161
" "	31	R	108	62	39	4	213	292
Wickham (St-Néciphore)	32	R	70	34	9	1	114	158
" "	32A	R	58	27	3	2	90	145
Wickham West (Ouest)	33	R	58	18	33	.....	109	191
" "	34	R	22	19	36	1	78	189
Wickham, Village West (Ouest)	35	R	86	31	6	3	126	179
St-Albert-de-Warwick	36	R	55	27	10	.....	92	184
" "	37	R	37	32	17	.....	86	178
Ste-Anne-du-Sault	38	R	89	12	1	.....	102	151
" "	39	R	71	55	7	1	134	173
Arthabaska, Town (Ville) North (Nord)	40	R	163	54	4	2	223	269
Arthabaska, Town, (Ville), East & West (Est & Ouest)	41	R	96	30	2	.....	128	175
" "	41A	R	95	29	1	.....	125	147
Chénier	42	R	104	25	3	.....	132	184
"	42A	R	122	6	1	.....	129	164
"	43	R	92	13	7	2	114	174
Chester East (Est) Trottier	44	R	40	22	5	.....	67	101
Chester East (Est) Ste-Hélène	45	R	96	16	9	.....	121	227

DRUMMOND—ARTHABASKA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Wilfrid Girouard.	Joseph Marier.	Luc Louis Philippe Poulin de Courval.			
Chester North (Nord) St-Norbert	46	R	58	6	3	.....	67	192
" West (Ouest) St-Paul.	47	R	133	23	10	.....	166	298
" " "	48	R	104	34	5	.....	143	176
Chesterville (St-Paul)	49	R	82	7	1	.....	90	123
Ste-Clothilde-de-Horton	50	R	48	26	34	.....	108	169
" "	50A	R	77	24	18	1	120	172
" "	51	R	63	81	34	1	179	273
St. Christophe-d'Arthabaska	52	R	165	13	20	.....	198	276
Daveluyville	53	R	104	42	2	9	157	190
Ste-Elizabeth-de-Warwick	54	R	80	85	46	.....	211	258
St-Louis-de-Blandford	55	R	123	11	5	.....	139	206
Maddington	56	R	119	17	2	.....	138	173
St-Norbert-d'Arthabaska	57	R	61	8	9	.....	78	129
" "	57A	R	83	11	7	.....	101	178
Princeville	58	R	100	60	0	.....	160	208
"	59	R	143	37	4	.....	184	250
St-Rémi-de-Tingwick	60	R	53	11	17	.....	81	143
"	60A	R	85	8	17	.....	110	175
St-Rosaire-d'Arthabaska	61	R	88	15	14	1	118	199
" "	62	R	101	20	0		121	197
Ste-Séraphine	63	R	46	48	12	.....	106	134
Stanfold (Princeville)	64	R	111	36	10	.....	157	211
"	65	R	132	55	0	.....	187	294
Tingwick	66	R	56	3	4	.....	63	205
St-Valère-de-Bulstrode	67	R	63	45	31	.....	139	227
" "	68	R	87	21	22	.....	130	262
Ste-Victoire (Victoriaville)	69	R	82	20	43	.....	145	253
" "	70	R	58	38	18	.....	114	146
Victoriaville, North (Nord)	71	R	126	71	29	1	227	285
" "	71A	R	113	74	18	.....	205	242
Victoriaville, West (Ouest)	72	R	91	42	23	.....	156	208
"	72A	R	111	46	17	1	175	216
"	72B	R	86	50	6	2	144	191
" South (Sud)	73	R	163	53	3	2	221	307
"	73A	R	148	68	11	1	228	301
"	73B	R	133	75	4	.....	212	266
"	73C	R	164	72	12	.....	248	290
Warwick Township	74	R	168	62	10	.....	240	286
"	75	R	79	88	15	1	183	249
Warwick Village	76	R	112	71	3	.....	186	212
"	77	R	114	35	1	.....	150	171
"	77A	R	122	14	1	1	138	154
Totals—Totaux	101		9,301	3,926	1,130	53	14,410	21,205

Majority for / Majorité pour **Wilfrid Girouard** over (sur) **Joseph Marier, 5,375.** / **Luc Louis Phillippe Poulin de Courval, 8,171.**

GASPÉ. Population—1921, 40,375.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Honorable Rodolphe Lemieux.	Grattan O'Leary.			
Chap Chat, Centre	1	R	109	53	1	163	530
" "	1A	R	102	20	.....	122	
" East (Est)	2	R	73	3	.....	76	183
" West (Ouest)	3	R	85	6	.....	91	136
St-Anne-des-Monts, West (Ouest)	4	R	170	8	.....	178	311
St-Anne-des-Monts, Center (Centre)	5	R	186	46	2	234	571
St-Anne-des-Monts	5A	R	81	42	.....	123	
St-Joachim	6	R	145	4	2	151	250
Rivière-à-la-Martre	7	R	66	10	.....	76	148
Rivière-à-la-Claude	8	R	55	36	.....	91	131
Mont-St-Pierre	9	R	40	14	.....	54	82
Mont-Louis	10	R	104	45	1	150	236
Ruisseau-des-Olives	10A	R	38	4	.....	42	64
St-Antoine	11	R	35	7	.....	42	79
Petite-Madeleine	12	R	101	15	.....	116	173
Grande-Vallée	13	R	107	9	.....	116	216
Petite Vallée	14	R	60	0	.....	60	200
Pointe-à-la-Frégate	15	R	53	10	.....	63	100
Chlorydorme	16	R	94	19	.....	113	226
St-Yvon	17	R	42	12	1	55	112
St-Maurice, East (Est)	18	R	60	27	.....	87	175
" West (Ouest)	19	R	104	74	.....	178	303
Rivière-au-Renard	20	R	74	129	.....	203	330
" (West (Ouest)	21	R	64	39	.....	103	158
Anse-au-Griffon, West (Ouest)	22	R	76	3	.....	79	217
" East (Est)	23	R	70	68	1	139	205
Cap-des-Rosiers, West (Ouest)	24	R	134	52	.....	186	236
" East (Est)	25	R	89	42	6	137	165
Little Gaspé	26	R	42	72	.....	114	187
Cap-aux-Os	27	R	70	15	.....	85	204
Peninsula	28	R	4	117	.....	121	226
St-Majorique	29	R	105	24	.....	129	370
Gaspe, Village	30	R	151	118	.....	269	371
" Bay South (Sud)	31	R	7	106	.....	113	272
York	32	R	9	108	1	118	309
Douglas West (Ouest)	33	R	29	66	.....	95	290
" Centre	34	R	37	107	1	145	336
" East (Est)	35	R	26	25	.....	51	176
St-George-de-Malbay	36	R	111	22	.....	133	354
Malbay	37	R	33	59	.....	92	180
Barachois	38	R	108	77	1	186	571
"	38A	R	83	71	1	155	
Corner of the Beach	39	R	88	27	.....	115	160
Bonaventure Island	40	R	6	5	.....	11	28
Percé	41	R	56	47	1	104	326
"	41A	R	57	72	.....	129	
" West (Ouest)	42	R	67	43	.....	110	149
Anse-au-Beaufils	43	R	123	30	5	158	235
Cap Cove, East (Est)	44	R	191	66	.....	257	337
Little River, East (Est)	45	R	138	40	.....	178	476
Little River, East (Est)	45A	R	155	4	.....	159	
Grande-Rivière, East (Est)	46	R	101	39	.....	140	198
" Centre	47	R	146	128	5	279	258
" West (Ouest)	48	R	149	22	4	175	224
Little Pabos	49	R	73	111	.....	184	231
Ste-Adelaïde de-Pabos	50	R	97	20	1	118	149
Grand-Pabos	51	R	146	100	.....	246	324
Chandler No. 1	52	R	145	22	8	175	417
" No. 2	52A	R	147	35	.....	182	
" No. 2	53	R	185	88	.....	273	316
Pabos Mills	54	R	93	11	.....	104	212

GASPÉ—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Honorable Rodolphe Lemieux.	Grattan O'Leary.			
Newport East (Est)	55	R	170	26	.....	196	261
" Centre	56	R	96	36	.....	132	165
" West (Ouest)	57	R	221	63	4	288	326
Entry Island, Magd. Islands	58	R	17	29	.....	46	57
Amherst East (Est)	59	R	134	30	.....	154	192
" West (Ouest)	60	R	94	20	1	115	172
St-François-Xavier, East (Est)	61	R	182	25	3	210	315
" " West (Ouest)	62	R	141	13	.....	154	234
Etang-du-Nord No. 1	63	R	177	36	1	214	291
" No. 2	64	R	163	12	1	176	213
" No. 3	65	R	136	105	2	243	323
" No. 4	66	R	42	119	4	165	224
" No. 5	67	R	183	76	.....	259	315
Havre-aux-Maisons, East (Est)	68	R	113	80	.....	153	182
" " Ouest (West)	69	R	104	72	6	182	210
" " Centre	70	R	126	46	1	173	185
Grosse-Ile	71	R	55	34	.....	89	131
Grand Entry	72	R	76	52	.....	128	213
Totals—Totaux	79	.....	7,615	3,528	65	11,208	17,032

Majority for / Majorité pour } **L'Honorable Rodolphe Lemieux, 4,087.**

HULL Population—1921, 39,180.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Louis Cousineau.	Joseph Eloi Fontaine.			
Hull, City (Cité)	1A	U	77	120	2	199	242
" "	1B	U	55	69	5	129	163
" "	2A	U	23	107	2	132	196
" "	2B	U	18	136	3	157	219
" "	2C	U	41	131	.....	172	237
" "	2D	U	23	163	2	188	272
" "	3A	U	28	130	1	159	236
" "	3B	U	40	135	1	176	267
" "	3C	U	50	97	3	150	213
" "	3D	U	41	135	.....	176	229
" "	3E	U	43	76	1	120	169
" "	3F	U	51	97	.....	148	216
" "	3G	U	42	112	2	156	218
" "	4A	U	129	96	5	230	290
" "	4B	U	116	107	1	224	309
" "	5A	U	46	121	.....	167	275
" "	5B	U	54	98	.....	152	224
" "	5C	U	74	102	1	177	273
" "	6A	U	28	138	2	168	248
" "	6B	U	30	146	.....	176	263
" "	6C	U	23	175	1	199	286
" "	7A	U	94	152	.....	246	305
" "	7B	U	82	154	.....	236	309
" "	8A	U	84	124	.....	208	282
" "	8B	U	86	157	4	247	317
" "	9A	U	50	121	1	172	252
" "	9B	U	33	125	.....	158	237
" "	9C	U	45	96	1	142	217
" "	10A	U	29	122	.....	151	281
" "	10B	U	36	96	.....	132	218
" "	10C	U	39	118	2	159	256
" "	11A	U	31	146	.....	177	232
" "	11B	U	14	125	.....	139	187
" "	11C	U	41	94	3	138	181
" "	12A	U	34	130	.....	164	223
" "	12B	U	33	118	.....	151	220
" "	12C	U	13	145	2	160	292
" "	12D	U	37	179	1	217	223
" "	13A	U	61	84	.....	145	190
" "	13B	U	46	133	1	180	239
" "	13C	U	21	99	1	121	191
" "	14A	U	52	114	2	168	229
" "	14B	U	32	140	.....	172	223
" "	14C	U	40	118	.....	158	219
" "	15A	U	45	118	1	164	210
" "	15B	U	38	116	.....	154	200
" "	15C	U	43	112	1	156	193
" "	16A	U	60	125	2	187	242
" "	16B	U	30	150	.....	180	242
" "	16C	U	34	145	.....	179	237
" "	17A	U	47	132	1	180	242
" "	17B	U	31	105	.....	136	185
" "	17C	U	28	121	.....	149	193
" "	18A	U	62	135	.....	197	240
" "	18B	U	62	135	.....	197	252
" "	19A	U	34	136	.....	170	259
" "	19B	U	32	164	.....	196	254
" "	19C	U	38	133	.....	171	222
Pointe-Gatineau	20A	U	123	69	.....	192	212
"	20B	R	117	89	.....	206	232
"	21A	R	125	83	.....	208	252
"	21B	R	77	86	2	165	185
Templeton Village	22	R	68	118	.....	186	255

HULL—*Con.*

Polling Divisions. Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Louis Cousineau.	Joseph Eloi Fontaine.			
Templeton West (Ouest)	23A	R	56	63	.....	119	149
" "	23B	R	51	61	.....	112	201
" East (Est)	24A	R	34	20	.....	54	145
" "	24B	R	31	22	.....	53	154
" "	25	R	36	44	1	81	118
" North (Nord)	26A	R	36	89	.....	125	194
" "	26B	R	35	75	.....	110	168
Angers	27	R	58	39	.....	97	142
L'Ange-Gardien	28	R	53	75	.....	128	231
Masson No. 1	29	R	12	113	4	129	203
" No. 2	30	R	30	125	.....	155	219
Buckingham, North (Nord) No. 1	31A	R	34	78	.....	112	157
" "	31B	R	48	85	1	134	191
Buckingham, North (Nord) No. 2	32A	R	31	67	.....	98	141
" "	32B	R	35	73	.....	108	166
Buckingham, South (Sud) No. 1	33	R	58	75	.....	133	247
Buckingham, South (Sud) No. 2	34A	R	57	88	1	146	197
" "	34B	R	40	100	3	143	195
" " No. 3	35	R	65	114	.....	179	224
Buckingham, West (Ouest) No. 1	36	R	61	152	.....	213	281
" " No. 2	37	R	132	65	.....	197	252
Buckingham, South East (Sud Est)	38	R	15	47	.....	62	132
Buckingham, Township West (Ouest)	39	R	64	35	.....	99	134
" "	40	R	15	33	.....	48	74
" "	41A	R	17	74	.....	91	163
" "	41B	R	32	60	.....	92	167
Portland East (Est) No. 1	42	R	80	46	.....	126	141
" " 2	43	R	9	104	.....	113	138
" West (Ouest)	44	R	74	87	.....	161	246
Derry	45	R	10	18	.....	28	54
Villeneuve	46	R	21	62	2	85	134
Bowman	47	R	20	97	.....	117	227
Bigelow, Wells & McGill	48A	R	8	105	.....	113	157
" "	48B	R	12	141	.....	153	209
Wabassee & Dudley	49	R	32	63	.....	95	212
Totals—Totaux	98		4,561	10,248	69	14,878	21,038

Majority for / Majorité pour } Joseph Eloi Fontaine, 5,687.

JOLIETTE Population—1921, 25,913.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean Joseph Denis.	Joseph Emery Ladouceur.			
Joliette	1	U	82	48	.....	130	161
"	2	U	81	57	1	139	171
"	3	U	107	73	.....	180	217
"	4	U	86	89	1	176	224
"	5	U	58	69	.....	127	164
"	6	U	64	52	1	117	148
"	7	U	59	105	.....	164	190
"	8	U	72	89	1	162	184
"	9	U	126	86	.....	212	257
"	10	U	145	83	.....	228	279
"	11	U	118	86	1	205	237
"	12	U	120	70	.....	190	228
"	13	U	101	55	.....	156	197
"	14	U	133	56	.....	189	228
"	15	U	78	64	.....	142	165
"	16	U	69	73	.....	142	164
"	17	U	90	46	.....	136	158
"	18	U	117	75	2	194	225
"	19	U	68	58	.....	126	166
"	20	U	86	65	1	152	182
"	21	U	87	76	2	165	206
"	22	U	61	92	3	156	187
"	23	U	82	46	.....	128	168
"	24	U	116	58	1	175	211
St-Charles-Borromée	25	R	131	63	.....	194	232
" "	26	R	99	37	.....	136	172
St-Thomas	27	R	89	95	.....	184	241
"	28	R	102	74	.....	176	235
"	29	R	104	46	1	151	195
Ste-Elizabeth	30	R	95	45	1	141	206
"	31	R	95	68	.....	163	217
"	32	R	123	52	.....	175	298
"	33	R	68	55	.....	123	160
"	34	R	93	32	.....	125	178
St-Félix-de-Valois	35	R	80	80	.....	160	205
"	36	R	80	75	.....	155	192
"	37	R	85	114	2	201	276
"	38	R	62	116	2	180	207
"	39	R	84	68	.....	152	194
St-Cléophas	40	R	62	85	.....	147	165
St-Jean-de-Matha	41	R	59	46	.....	105	141
"	42	R	72	73	.....	145	174
"	43	R	64	49	1	113	163
"	44	R	92	62	.....	154	181
Ste-Mélanie	45	R	53	46	.....	99	138
"	46	R	52	37	1	90	116
"	47	R	56	39	.....	95	121
St-Ambroise-de-Kildare	48	R	82	61	2	145	183
" "	49	R	76	64	2	138	188
" "	50	R	59	61	.....	120	164
" "	51	R	88	64	1	153	183
Ste-Béatrix	52	R	60	79	1	140	184
"	53	R	45	98	.....	143	179
St-Alphonse-de-Rodriguez	54	R	105	109	.....	214	284
Ste-Emelie-de-l'Energie	55	R	89	106	.....	195	245
"	56	R	122	66	5	193	252
St-Côme	57	R	116	35	1	152	190
"	58	R	98	40	.....	138	178
St-Paul, Parish (Paroisse)	59	R	162	24	.....	186	221
" "	60	R	87	24	.....	111	149

JOLIETTE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean Joseph Denis.	Joseph Emery Ladouceur.			
Sacré-Coeur	61	R	81	56	.....	137	164
"	62	R	173	55	.....	228	281
St-Paul, Village	63	R	73	14	.....	87	106
Joliette, Advance (Provisoire)	.....	.....	16	30	.....	46	.....
Totals—Totaux	64	.....	5,638	4,114	34	9,786	12,276

Majority for / Majorité pour } **Jean Joseph Denis, 1,524.**

KAMOURASKA Population—1921, 22,014.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Georges Bouchard.	Maurice Dupré.			
St-Alexandre	1	R	124	102	.....	226	280
"	2	R	104	84	.....	188	234
"	3	R	64	77	.....	141	196
"	4	R	32	19	.....	51	74
Andréville	5	R	110	65	.....	175	224
St-André	6	R	82	58	1	141	171
"	7	R	85	44	.....	129	151
St-Joseph	8	R	114	50	1	165	195
Ste-Anne-de-la-Pocatière	9A	R	90	61	.....	151	204
" "	9B	R	38	57	.....	95	131
" "	10A	R	83	26	.....	109	138
" "	10B	R	91	53	2	146	191
" "	11	R	138	29	7	174	240
" "	12	R	74	45	2	121	150
" "	13	R	71	59	.....	130	156
" "	14	R	62	53	.....	115	140
St-Denis	15	R	38	160	.....	198	245
"	16	R	39	68	.....	107	134
St-Athanase	17	R	59	22	.....	81	117
St-Eleuthère	18A	R	103	61	1	165	150
"	18B	R	85	44	1	130	222
"	19	R	97	52	6	155	234
St-Hélène	20	R	100	53	.....	153	207
"	21	R	97	55	.....	142	186
"	22	R	90	44	.....	134	174
St-Louis-de-Kamouraska	23	R	125	44	2	171	228
" "	24	R	95	94	3	192	288
Mont-Carmel	25	R	56	113	.....	169	257
"	26	R	24	74	.....	98	127
"	27	R	33	81	2	116	182
St-Onésime	28	R	49	37	.....	86	115
"	29	R	78	46	.....	124	163
St-Pacôme	30	R	87	54	2	143	209
"	31	R	102	48	.....	150	208
"	32	R	44	41	1	86	113
"	33	R	129	29	.....	158	223
"	34	R	83	86	.....	169	231
"	35	R	32	40	.....	72	91
St-Pascal	36A	R	105	44	.....	149	184
"	36B	R	105	19	.....	124	141
"	37	R	118	92	1	211	250
"	38	R	130	25	.....	155	224
"	39	R	126	46	2	174	237
St-Bruno	40	R	80	26	1	107	150
"	41	R	102	28	1	131	205
"	42	R	56	19	.....	75	99
"	43	R	12	21	.....	33	46
St-Philippe-de-Néri	44	R	77	84	2	163	207
"	45	R	87	96	.....	183	224
Rivière-Ouelle	46	R	97	19	2	118	208
"	47	R	51	34	1	86	131
"	48	R	107	25	.....	132	191
"	49	R	82	39	2	123	176
St-Germain	50	R	93	73	.....	166	227
Totals—Totaux	54	.....	4,425	2,918	43	7,386	9,880

Majority for / Majorité pour } **Georges Bouchard, 1,507.**

LABELLE Population—1921, 35,927.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Henri Bourassa.	Henri Jodoin.			
Notre-Dame-de-Bonsecours	1	R	51	59	.....	110	338
" "	1A	R	42	82	.....	124	
Notre-Dame-de-Bonsecours, North (Nord)	2	R	100	11	.....	111	191
Montebello	3	R	126	23	1	150	412
"	3A	R	162	27	.....	189	
Papineauville	4	R	141	29	.....	170	453
"	4A	R	120	42	.....	162	
Ste-Angélique	5	R	95	33	.....	128	253
"	6	R	41	23	.....	64	119
Plaisance	7	R	128	62	.....	190	288
St-André Avellin	8	R	64	28	.....	92	308
"	8A	R	66	24	.....	90	
"	9	R	129	15	.....	144	344
"	9A	R	111	9	.....	120	
"	10	R	116	5	.....	121	198
" Village	11	R	145	27	2	174	214
Notre-Dame-de-la-Paix	12	R	125	39	.....	164	442
"	12A	R	91	9	.....	100	
Thurso	13	R	51	56	.....	107	430
"	13A	R	62	67	1	130	
Lochaber et Gore	14	R	35	27	.....	62	276
"	15	R	22	41	1	64	158
" North (Nord)	16	R	65	26	.....	91	259
" West (Ouest)	17	R	19	20	1	40	204
St-Malachie	18	R	30	28	1	59	155
Mulgrave	19	R	17	25	1	43	190
Ripon	20	R	81	103	.....	184	266
"	21	R	68	56	1	125	200
"	22	R	59	33	.....	92	167
Cheneville	23	R	110	91	2	203	286
Hartwell	24	R	56	65	.....	121	249
Preston	25	R	17	63	.....	80	128
Montpellier	26	R	34	41	.....	75	280
Suffolk	27	R	20	92	.....	112	211
"	28	R	40	55	.....	95	159
Addington	29	R	11	21	.....	32	97
Suffolk West (Ouest)	30	R	30	40	.....	70	175
Ponsonby	31	R	62	24	2	88	184
Amherst	32	R	139	59	.....	198	282
Clyde	33	R	93	32	.....	125	240
Joly	34	R	60	73	.....	133	192
Labelle	35	R	52	187	2	241	286
La Minerve	36	R	76	152	3	231	259
L'Annonciation	37	R	87	73	.....	160	366
"	37A	R	86	62	.....	148	
Marchand	38	R	31	65	.....	96	133
"	39	R	45	25	.....	70	149
"	40	R	51	56	1	108	409
"	40A	R	44	50	2	96	
Loranger	41	R	92	81	.....	173	251
Nominingue	42	R	106	129	2	237	285
Loranger, South East (Sud-Est)	43	R	5	118	.....	123	161
Robertson and Pope	44	R	150	26	.....	176	299
" (Lac Brochet)	45	R	45	16	.....	61	134
Campbell West (Ouest)	46	R	161	15	.....	176	200
" East (Est)	47	R	128	19	.....	147	355
" "	47A	R	72	7	.....	79	
" " Guénette	48	R	16	17	.....	33	65
Val-Barrette	49	R	105	31	.....	136	203
Mont-Laurier	50	R	201	19	.....	220	706
"	50A	R	157	22	.....	179	
"	50B	R	143	23	2	166	
"	51	R	103	18	2	123	221

LABELLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Henri Bourassa.	Henri Jodoin.			
Kiamika	52	R	104	43	1	148	295
Bouthillier	53	R	91	2	.....	93	223
Turgeon	54	R	20	122	2	144	185
Boyer, West (Ouest)Saguay	55	R	31	7	.....	38	146
" "	56	R	68	49	.....	117	146
L'Ascension	57	R	99	97	6	202	291
Wurtele, Moreau & Gravel	58	R	93	103	.....	196	256
" "	59	R	62	126	.....	188	249
" "	60	R	75	34	3	112	178
" "	61	R	29	4	.....	33	47
Ferme-Neuve	62	R	62	138	1	201	242
Lac St-Paul	63	R	46	16	.....	62	100
Decarie	64	R	51	70	1	121	402
"	64A	R	22	57	.....	79	
Totals—Totaux	77		5,843	3,764	41	9,648	15,651

Majority for / Majorité pour } **Henri Bourassa, 2,079.**

LAC SAINT-JEAN Population—1921, 35,539.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Armand Sylvestre.	Joseph Sylvio Narcisse Turcotte.			
Roberval, Parish (Paroisse)...	1	R	100	39	1	140	199
" Town (Ville).....	2	R	138	54	.....	192	234
" Ward South (Quartier) Sud.....	2A	R	145	38	1	184	226
" Ward Centre (Quartier).....	3	R	170	92	1	263	303
" Ward North (Quartier) Nord.....	4	R	149	70	.....	219	267
" Parish (Paroisse)...	5	R	99	85	.....	184	260
St-Prime, Parish and Village (Paroisse et Village).....	6	R	104	64	.....	168	211
" "	7	R	56	40	.....	96	110
" "	8	R	81	36	.....	117	185
" "	9	R	62	45	1	108	153
St-Félicien, Village.....	10	R	107	141	.....	248	318
"	11	R	103	104	.....	207	284
"	12	R	57	122	1	180	273
"	13	R	88	49	.....	137	170
"	14	R	39	61	.....	100	166
"	15	R	41	53	1	95	120
La Doré-Parish (Paroisse).....	16	R	79	86	.....	165	209
" "	17	R	84	26	.....	110	159
St-Méthode.....	18	R	51	81	1	133	227
"	19	R	73	50	.....	123	196
Normandin.....	20	R	17	74	.....	91	105
"	21	R	65	148	.....	213	251
"	22	R	73	208	.....	281	370
"	23	R	31	110	.....	141	167
Girardville.....	24	R	48	45	.....	93	132
Albanel, Parish (Paroisse).....	25	R	45	136	.....	181	242
" "	26	R	69	105	.....	174	234
Mistasini Parish (Paroisse).....	27	R	88	85	3	176	282
St-Eugène, Municipalité.....	28	R	14	84	.....	98	158
Ste-Jeanne d'Arc.....	29	R	85	52	.....	137	252
St-Augustin.....	30	R	60	31	.....	91	134
St-Edouard, St-Amédé.....	31	R	75	93	.....	168	243
Ste-Monique.....	32	R	69	34	1	104	148
Jeanne-d'Arc, Municipalité.....	33	R	37	7	.....	44	95
St-Cœur de Marie, Parish (Paroisse).....	34	R	81	80	.....	161	203
" "	35	R	60	64	2	126	163
" "	36	R	138	55	.....	193	259
L'Ascension, Parish (Paroisse).	37	R	64	34	.....	98	147
" " ..	38	R	49	16	.....	65	110
Ile Maligne.....	39	R	76	64	.....	140	226
"	40	R	46	29	.....	75	114
River Bend.....	41	R	9	39	1	49	74
"	42	R	52	20	.....	72	105
Alma, Town (Ville).....	43	R	165	55	1	221	274
" "	43A	R	121	55	.....	176	250
" "	44	R	101	32	.....	133	185
" "	44A	R	115	52	.....	167	197
" "	45	R	120	71	1	192	283
" "	45A	R	98	60	.....	158	236
" "	46	R	141	56	.....	197	260
" "	46A	R	82	89	.....	171	241
" "	47	R	160	75	2	237	317
" "	48	R	183	46	2	231	285
St-Joseph d'Alma, Parish (Paroisse).....	49	R	136	38	.....	174	235
St-Bruno, Parish (Paroisse)....	50	R	135	42	.....	177	228
" Village.....	51	R	87	78	.....	165	189
" "	52	R	101	60	.....	161	184

LAKE ST JOHN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Armand Sylvestre.	Joseph Sylvio Narcisse Turcotte.			
Hébertville, Station	53	R	134	91	.....	225	275
" "	54	R	110	70	.....	180	202
" Village	55	R	89	94	3	186	210
" "	56	R	63	47	.....	110	168
" Parish (Paroisse)	57	R	49	79	.....	128	165
" "	58	R	73	15	.....	88	117
" "	59	R	50	57	.....	107	147
Ste-Croix, Parish (Paroisse)	60	R	115	26	.....	141	168
" "	61	R	109	24	.....	133	198
St-Gédéon, Village	62	R	132	79	.....	211	305
" Parish (Paroisse)	63	R	90	35	.....	125	171
" "	64	R	56	80	.....	136	189
St-Jérôme, Parish (Paroisse)	65	R	123	79	.....	202	286
" "	66	R	81	50	.....	131	156
" Village	67	R	150	53	2	205	241
" "	68	R	117	81	.....	198	247
Desbiens, Parish (Paroisse)	69	R	103	76	.....	179	218
St-André, Parish (Paroisse)	70	R	121	29	.....	150	223
St-Louis-de-Chambord,-Parish (Paroisse)	71	R	89	42	1	132	193
" "	72	R	68	63	.....	131	162
" "	73	R	92	99	.....	191	272
St-François de Sales, Parish (Paroisse)	74	R	107	4	.....	111	192
" "	75	R	59	33	3	95	152
Lac-Bouchette, Parish (Paroisse)	76	R	139	66	.....	205	287
" "	77	R	83	78	2	163	232
Val-Jalbert, Parish (Paroisse)	78	R	81	71	.....	152	197
Ste-Hedwidge, Parish (Paroisse)	79	R	100	29	.....	129	176
St-Henri-de-Taillon, Parish Paroisse)	80	R	62	107	5	174	218
St-Thomas-Didyme, Parish (Paroisse)	81	R	12	87	.....	99	137
Totals—Totaux	86		7,579	5,502	36	13,117	17,751

Majority for / Majorité pour } Armand Sylvestre, 2,077.

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE Population—1921, 20,065

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Brossard.	Joseph Hildège Lamarre.	Roch Lanctôt.			
Laprairie, Town (Ville)	1	R	75	6	117	.....	198	233
"	1A	R	69	4	83	.....	156	192
"	2	R	87	8	147	.....	242	298
"	3	R	65	1	121	6	193	229
"	3A	R	75	3	98	.....	176	215
" Parish (Paroisse)	4	R	109	2	61	.....	172	206
"	4A	R	109	1	55	3	168	205
"	5	R	15	2	112	.....	129	176
"	6	R	141	1	101	.....	243	277
St-Philippe	7	R	38	12	120	.....	170	210
"	7A	R	61	12	134	1	208	257
"	8	R	64	0	52	.....	116	146
St-Mathieu	9	R	75	5	109	.....	189	232
St-Jacques-le-Mineur	10	R	111	8	66	.....	185	264
"	11	R	91	7	67	.....	165	210
St-Constant	12	R	51	6	76	.....	133	159
"	13	R	67	6	105	.....	178	206
"	13A	R	50	13	107	.....	170	195
"	14	R	28	2	104	1	135	168
Delson	15	R	117	1	87	3	208	224
St-Isidore	16	R	122	5	87	.....	214	253
"	17	R	90	2	108	.....	200	227
St-Rémi, Village	18	R	125	22	135	.....	282	339
" "	19	R	84	18	149	1	252	309
" Parish (Paroisse)	20	R	62	4	114	1	182	239
" "	21	R	54	2	47	2	104	113
" "	22	R	58	23	82	.....	163	206
St-Michel	23	R	77	1	164	.....	242	298
"	24	R	31	39	128	1	199	251
St-Edouard	25	R	31	8	125	.....	164	180
"	26	R	58	3	161	2	224	263
St-Patrick-de-Sherrington	27	R	120	9	122	1	252	336
" "	28	R	34	24	43	.....	101	153
" "	29	R	24	2	61	.....	87	106
Napierville, Village	30	R	43	7	100	1	152	210
" "	30A	R	42	12	108	1	163	214
St-Cyprien, Parish (Paroisse)	31	R	40	2	104	.....	146	200
" "	32	R	29	65	85	.....	179	260
Caughnawaga	33	R	13	2	110	4	129	184
Totals—Totaux	39	.....	2,635	356	3,956	28	6,975	8,643

Majority for / Majorité pour **Roch Lanctôt** over (sur) **Joseph Hildège Lamarre, 3,600.** / **Arthur Brossard, 1,321.**

L'ASSOMPTION-MONTCALM Population—1921, 28,318.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Paul Monahan.	Paul Arthur Séguin.			
MONTCALM.							
Ste-Julienne	1	R	24	131	.....	155	252
"	1A	R	23	115	.....	138	225
"	2	R	12	80	.....	92	156
St-Esprit	3	R	31	164	1	196	285
"	3A	R	36	120	.....	156	208
"	4	R	54	138	1	193	147
St-Alexis	5	R	54	104	.....	158	235
"	5A	R	32	75	.....	107	247
"	6	R	24	40	.....	64	116
St-Jacques	7	R	24	99	4	127	180
"	7A	R	39	104	.....	143	262
"	8	R	26	83	.....	109	161
"	8A	R	37	53	.....	90	143
"	9	R	48	95	.....	143	200
"	10	R	43	45	.....	88	136
"	11	R	51	38	.....	89	166
"	11A	R	37	48	.....	85	143
Ste-Marie-Salomée	12	R	66	56	.....	122	174
"	13	R	51	86	1	138	208
St-Liguori	14	R	48	37	.....	85	124
"	14A	R	59	80	.....	139	189
"	15	R	67	70	1	138	232
Rawdon	16	R	84	85	.....	169	267
"	17	R	34	123	.....	157	256
"	18	R	24	69	.....	93	99
"	19	R	58	102	.....	160	222
Chertsey	20	R	34	91	.....	125	303
"	21	R	1	22	.....	23	69
St-Emile	22	R	27	52	1	80	117
St-Calixte	23	R	57	97	.....	154	240
"	24	R	29	26	.....	55	147
St-Donat	25	R	28	75	.....	103	200
"	25A	R	45	135	.....	180	233
N.D.-Merci	26	R	9	32	2	43	79
St-Agricole	27	R	22	30	.....	52	105
L'ASSOMPTION.							
St-Lin	1	R	16	89	.....	105	157
"	2	R	46	79	2	127	182
"	2A	R	32	89	.....	121	156
"	3	R	55	82	.....	137	180
"	4	R	87	103	.....	190	296
"	4A	R	25	72	.....	97	123
Mascouche	5	R	19	27	3	49	160
"	6	R	31	86	.....	117	269
"	6A	R	34	86	.....	120	299
"	7	R	54	58	.....	112	220
St-Roch-de-L'Achigan	8	R	36	106	1	143	259
"	9	R	23	65	.....	88	140
"	9A	R	60	69	.....	130	306
"	10	R	12	78	.....	90	143
Lachenaie	11	R	63	80	3	146	230
"	11A	R	12	75	.....	87	133
St-Paul-l'Ermite	12	R	39	101	2	142	226
"	12A	R	18	61	.....	79	112
Charlemagne	13	R	17	164	2	183	223
"	13A	R	19	162	4	185	223
Repentigny	14	R	26	85	.....	111	154
"	14A	R	7	130	1	138	206
St-Sulpice	15	R	18	122	.....	140	174
"	15A	R	30	67	.....	97	135

L'ASSOMPTION-MONTCALM—*Con.*

Polling Divisions. Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Paul Monahan.	Paul Arthur Séguin.			
L'Epiphanie	16	R	14	87	.....	101	154
"	17	R	75	60	.....	135	217
St-Gérard	18	R	3	141	.....	144	188
L'Assomption	19	R	9	94	.....	103	186
"	20	R	23	97	.....	120	179
"	20A	R	19	120	.....	139	179
"	21	R	17	150	.....	167	214
"	21A	R	6	86	1	93	172
"	22	R	26	128	.....	154	221
L'Epiphanie	23	R	59	92	4	155	223
"	23A	R	37	97	.....	134	223
"	23B	R	45	88	1	134	212
St-Joachim	24	R	30	85	.....	115	196
Totals—Totaux	72	.....	2,480	6,261	35	8,776	13,796

Majority for / Majorité pour } **Paul Arthur Séguin, 3,781.**

LAVAL—TWO MOUNTAINS Population—1921, 28,314.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Azarie Bibeau.	Alban Germain.	Liguori Lacombe.			
Ste-Rose, Town (Ville).....	1	R	2	51	114	11	178	223
"	2	R	0	87	68	1	156	198
"	3	R	1	78	47	.....	126	153
"	4	R	11	48	140	3	202	260
Ste-Rose, Parish, (Paroisse)...	5	R	20	133	71	.....	224	293
" " A-I	6	R	2	43	81	.....	126	154
" " J-Z	6A	R	6	55	72	.....	133	155
St-François-de-Sales No. 2....	7	R	2	33	70	.....	105	152
" " 1....	8	R	4	55	107	.....	166	227
St.-Vincent-de-Paul No. 1 A-K	9	R	2	75	93	3	173	207
" " 1 L-Z	10	R	1	53	103	1	158	180
" " 2 A-K	11	R	2	66	142	1	211	269
" " 2 L-Z	12	R	2	48	162	2	214	277
" " 3	13	R	10	74	111	.....	195	239
" " 4 A-K	14	R	15	16	125	.....	156	175
" " 4 L-Z	15	R	19	14	130	.....	163	189
St-Elzéar, (nord) North.....	16	R	9	38	49	.....	96	146
" Sud (South).....	17	R	5	68	119	.....	192	241
Laval-des-Rapides, East (Est)	18	R	1	30	162	.....	193	228
Laval-des-Rapides, Centre (Centre).....	19	R	3	46	132	1	182	234
Laval-des-Rapides, West (Ouest).....	20	R	4	45	89	.....	138	169
L'Abord-à-Plouffe.....A-K	21	R	16	55	154	.....	225	294
" " L-Z	22	R	20	43	156	1	220	294
St-Martin, No.1.....A-L	23	R	28	88	125	2	243	293
" 1.....L-Z	24	R	30	87	91	1	209	269
" 2 Côte St-Elzéar.....	25	R	11	65	103	.....	179	232
Ste-Dorothée.....A-K	26	R	155	59	14	3	231	298
" .....L-Z	27	R	115	75	39	1	230	232
Laval-sur-le-Lac.....	28	R	14	15	0	.....	29	34
St-Eustache, Village.....A-K	29	R	0	27	71	2	100	135
" ....L-Z	29A	R	0	44	97	.....	141	169
" ...A-K	30	R	3	51	99	.....	153	175
" ....L-Z	31	R	1	18	95	.....	114	176
St-Eustache, Parish (Paroisse A-L	32	R	4	68	49	.....	121	176
" " L-Z	33	R	3	45	60	.....	108	159
" "	34	R	10	83	104	.....	197	297
" "	35	R	7	50	23	.....	80	98
St-Eustache-sur-le-Lac.....	36	R	0	51	38	4	93	137
St-Joseph-du-Lac.....	37	R	4	45	53	.....	102	221
"	38	R	11	62	90	.....	163	140
"	39	R	3	26	57	2	88	148
L'Annonciation	40	R	6	58	61	.....	125	187
"	41	R	3	47	25	.....	75	115
Oka.....	42	R	3	48	62	.....	113	138
"	43	R	5	69	85	.....	159	207
St-Placide.....A-K	44	R	3	68	56	.....	127	170
" .....L-Z	45	R	6	68	103	.....	177	234
St-Benoit, Village.....	46	R	6	64	73	1	144	199
" Côte double.....	47	R	11	39	64	2	116	146
" St-Etienne.....	48	R	8	59	23	.....	90	109
"	49	R	3	65	40	.....	108	144
St-Hermas.....	50	R	14	52	76	.....	142	163
"	51	R	24	67	85	.....	176	217
"	52	R	2	24	83	.....	109	139
Ste-Scholastique, Village.....	53	R	9	20	197	.....	226	249
" "	54	R	9	48	114	.....	171	213

LAVAL—DEUX MONTAGNES—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Azarie Bibeau.	Alban Germain.	Liguori Lacombe.			
Ste-Scholastique, Parish (Paroisse) No. 1	55	R	9	64	92	.....	165	191
Ste-Scholastique, Parish (Paroisse) No. 2	56	R	19	79	126	.....	224	271
Ste-Scholastique, Parish (Paroisse) No. 3	57	R	12	28	106	1	187	189
St-Canut	58	R	6	36	37	.....	79	130
"	59	R	10	30	96	.....	136	196
St-Colomban	60	R	0	35	35	.....	70	152
Ste-Monique No. 1	61	R	27	69	85	2	183	252
" No. 2	62	R	3	51	39	.....	93	163
St-Augustin	63	R	9	59	81	1	150	176
"	64	R	0	64	73	.....	137	167
"	65	R	5	110	95	.....	210	274
Totals—Totaux	67		768	3,634	5,717	46	10,165	13,137

Majority for / Majorité pour } **Liguori Lacombe** over (sur) { **Alban Germain, 2,083. / Joseph Azarie Bibeau, 4,949.**

LÉVIS Population—1921, 33,323.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	J. Etienne Dussault.	L. Gédéon Gravel.			
Lévis	1A	U	116	113	2	231	287
"	1B	U	72	111	.....	183	216
"	2A	U	83	98	3	184	219
"	2B	U	103	96	.....	199	257
"	2C	U	88	89	5	182	217
"	3A	U	112	74	.....	186	224
"	3B	U	119	76	.....	195	235
"	4A	U	139	95	3	237	298
"	4B	U	85	94	5	184	243
"	5A	U	92	82	.....	174	228
"	5B	U	86	76	.....	162	229
"	5C	U	101	75	.....	176	226
"	6A	U	114	67	3	184	227
"	6B	U	121	61	8	190	231
"	7A	U	107	47	1	155	183
"	7B	U	87	58	5	150	190
"	8A	U	33	60	.....	93	134
"	8B	U	102	53	.....	155	186
"	9A	U	47	107	.....	154	187
"	9B	U	53	84	.....	137	160
"	10A	U	103	78	.....	181	230
"	10B	U	95	85	1	181	206
Lauzon	11A	U	108	48	6	162	208
"	11B	U	67	43	3	113	158
"	12A	U	122	50	2	174	225
"	12B	U	108	38	4	150	208
"	13A	U	94	32	2	128	181
"	13B	U	105	51	.....	156	201
"	14A	U	91	52	.....	143	166
"	14B	U	113	50	1	164	185
"	15A	U	119	110	.....	229	254
"	15B	U	147	102	.....	249	301
"	16A	U	126	82	.....	208	242
"	16B	U	187	70	3	260	318
"	17A	U	114	38	.....	152	171
"	17B	U	115	56	1	172	216
St-Joseph-de-Lévis	18	R	60	25	.....	85	104
St-David	19A	R	55	79	27	161	210
"	19B	R	74	95	.....	169	204
St-Louis-de-Pintendre	20A	R	50	91	3	144	206
" "	20B	R	86	53	2	141	216
St-Télesphore	21	R	24	82	.....	106	124
St-Romuald	22A	R	47	141	.....	188	205
"	22B	R	56	119	2	177	193
"	23A	R	63	127	.....	190	223
"	23B	R	55	107	2	164	208
"	24A	R	121	86	1	208	250
"	24B	R	99	58	.....	157	184
"	25	R	157	97	1	255	311
"	26	R	140	32	.....	172	215
"	27	R	55	59	1	115	130
Ste-Hélène-de-Breakeyville	28	R	109	38	1	148	209
" "	29	R	97	62	3	162	228
Charny, Village	30A	R	131	84	1	216	281
" "	30B	R	128	49	1	178	231
" "	30C	R	96	51	.....	147	192
" "	31A	R	72	73	.....	145	199
" "	31B	R	91	44	.....	135	203
St-Jean-Chrysostome	32	R	114	12	.....	126	226
"	33	R	150	44	3	197	298
St-Rédempteur, Village	34	R	117	82	.....	199	260
St-Etienne-de-Lauzon	35	R	60	20	.....	80	115
" "	36	R	74	40	.....	114	166

LÉVIS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	J .Etienne Dussault.	L. Gédéon Gravel.			
St-Nicolas	37	R	85	47	.....	132	189
"	38	R	135	31	.....	166	246
" South (Sud)	39A	R	86	67	.....	153	198
" "	39B	R	60	8	.....	68	102
St-Lambert	40	R	165	57	.....	222	344
" "	41	R	59	28	.....	87	210
St-Henri, Village	42	R	121	77	3	201	264
" Parish (Paroisse)	43	R	43	42	.....	85	121
" "	44	R	140	36	2	178	265
Rivière Boyer	45	R	160	34	.....	194	291
Lévis, Advance (Provisoire)	46	U	39	10	.....	49	.....
Charny, Advance (Provisoire)	47	R	44	11	.....	55	.....
Totals—Totaux	75	.....	7,192	4,899	111	12,202	15,668

Majority for / Majorité pour { **J. Etienne Dussault, 2,293.**

L'ISLET Population—1921, 17,859.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Ferdinand Fafard.	Joseph Adhémar Gagnon.			
Bonsecours	1A	R	99	39	3	141	193
"	1B	R	121	49	.....	170	213
L'Islet	1	R	147	34	.....	181	234
"	2	R	78	54	.....	132	162
"	3A	R	171	37	.....	208	236
"	3B	R	116	33	.....	149	171
St-Eugène	1A	R	78	81	1	160	193
"	1B	R	59	94	4	157	189
"	2	R	165	36	.....	201	246
St-Cyrille	1	R	138	66	.....	204	271
"	2A	R	61	70	.....	131	171
"	2B	R	69	48	.....	117	168
"	3	R	29	28	.....	57	69
St-Marcel	1	R	113	57	.....	170	223
St-Adalbert	1	R	162	37	.....	199	277
St-Pamphile	1A	R	63	108	3	174	257
"	1B	R	65	76	.....	141	194
"	2	R	106	99	.....	205	264
"	3	R	40	50	.....	90	183
Ste-Perpétue	1A	R	83	46	.....	129	207
"	1B	R	92	46	.....	138	200
"	2A	R	59	50	.....	109	155
"	2B	R	82	37	.....	119	153
"	3	R	86	10	.....	96	125
Tourville	1A	R	72	66	.....	138	165
"	1B	R	56	55	.....	111	142
St-Damase	1	R	44	34	.....	78	144
"	2	R	81	43	.....	124	188
St-Aubert	1	R	119	72	2	193	277
"	2	R	64	143	.....	207	261
St-Jean-Port-Joli	1A	R	46	69	.....	115	151
"	1B	R	45	77	.....	122	156
"	2	R	78	126	4	208	260
"	3	R	78	103	2	183	243
"	4	R	41	82	2	125	162
St-Roch-des-Aulnaies	1A	R	112	42	2	156	203
" "	1B	R	101	68	.....	169	202
" "	2	R	75	49	.....	124	168
Ste-Louise	1	R	73	23	.....	96	130
"	2	R	116	60	.....	176	250
"	3	R	33	39	.....	72	115
Totals—Totaux	41	.....	3,516	2,436	23	5,975	7,871

Majority for / Majorité pour } **Joseph Ferdinand Fafard, 1,080.**

LOTBINIÈRE Population—1921, 21,837.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Omer Langlois.	Joseph Adalbert Pouliot.	Joseph Achille Verville.			
Ste-Croix, Village	1	R	4	126	28	2	160	204
" "	2	R	4	66	51	1	122	153
" Parish (Paroisse)	3	R	2	57	35	.....	94	116
" "	4	R	15	47	67	.....	129	179
" "	5	R	1	12	84	.....	97	146
Lotbinière "	6	R	141	35	29	4	209	283
" "	7	R	109	19	19	.....	147	207
" Village	8	R	173	28	36	2	239	281
Leclercville, Village	9	R	41	20	72	1	134	156
" "	9A	R	40	12	62	1	115	158
Ste-Emélie, Parish (Paroisse)	10	R	154	12	22	2	190	248
Deschaillons	11	R	58	10	70	.....	138	212
"	11A	R	39	17	87	.....	143	230
"	12	R	36	88	120	8	192	275
"	13	R	20	8	42	1	71	108
St-Jacques, Parisville Parish (Paroisse)	14	R	10	17	87	.....	114	168
" "	14A	R	11	10	63	.....	84	161
Fortierville, Village	15	R	69	18	69	.....	156	209
Ste-Philomène, Parish (Par.)	16	R	24	6	53	.....	83	144
" "	17	R	15	16	74	.....	105	190
Ste-Françoise-Romaine	18	R	29	4	12	.....	45	90
Villeray	19	R	3	1	102	3	109	166
St-Edouard	20	R	44	8	67	.....	119	159
"	21	R	24	5	91	5	125	205
"	22	R	9	11	118	1	139	173
"	23	R	7	4	105	.....	116	156
St-Flavien, Village	24	R	3	23	160	.....	186	229
" Parish (Paroisse)	25	R	0	8	111	.....	119	155
" "	26	R	0	21	217	.....	238	291
St-Octave-de-Dosquet	27	R	13	23	126	5	167	263
Ste-Agathe, Village	28	R	0	42	63	.....	105	134
" Parish (Paroisse)	29	R	0	14	18	3	35	61
" "	30	R	2	29	75	1	107	187
St-Sylvestre, Village	31	R	15	21	52	.....	88	108
" Parish (Paroisse	32	R	8	27	69	3	107	221
St-Narcisse "	33	R	8	30	89	1	128	207
" "	34	R	14	30	79	1	124	200
" "	34A	R	2	22	68	.....	92	148
St-Gilles "	35	R	25	32	52	1	110	160
" "	35A	R	31	39	28	.....	98	158
St-Patrice, Village	36	R	22	25	12	.....	59	89
" Parish (Paroisse)	37	R	80	54	40	2	176	269
St-Agapitville, Village	38	R	10	48	80	.....	138	178
" Parish (Par.)	39	R	1	43	119	.....	163	285
Francœur, Village	40	R	7	90	75	.....	172	271
St-Apollinaire, Parish (Par.)	41	R	2	47	69	.....	118	216
" "	42	R	3	51	40	.....	94	230
Issoudun, Parish (Paroisse)	43	R	8	22	134	1	165	287
St-Antoine, Parish (Paroisse)	44	R	12	24	102	.....	138	199
" "	44A	R	4	23	90	2	119	162
" "	45	R	6	7	55	1	69	155
Rivière-Henri	46	R	0	8	68	1	77	120
Val-Alain	47	R	0	2	63	.....	65	206
Totals—Totaux	53	.....	1,358	1,402	3,819	53	6,632	9,966

Majority for / Majorité pour **J. Achille Verville** over (sur) **J. A. Pouliot, 2,417. / Omer Langlois, 2,461.**

MATANE Population—1921, 36,303.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Georges Léonidas Dionne.	Roméo Langlais.			
Les-Capucins	1	R	90	23	.....	113	154
Petits-Mechins	2	R	37	21	.....	58	74
Grands-Mechins	3	R	89	49	7	145	198
"	3A	R	31	50	.....	81	200
Ruisseau-à-Sem	4	R	30	25	.....	55	103
Cap-à-la-Baleine	5	R	51	24	.....	75	145
Ste-Félicité	6	R	42	55	.....	97	141
"	6A	R	57	31	.....	88	172
St-Denis	7	R	26	26	.....	52	110
Ste-Félicité	8	R	56	15	.....	71	125
St-Luc	9	R	44	75	.....	119	194
"	10	R	51	52	2	105	196
Petite-Matane	11	R	55	13	.....	68	87
Grand-Deuxième	12	R	54	3	.....	57	82
Matane, Parish (Paroisse)	13	R	51	22	.....	73	90
" "	14	R	81	43	.....	124	98
" "	15	R	41	19	.....	60	95
" "	16	R	58	7	.....	65	72
" Town (Ville)	17	R	131	31	.....	162	205
" "	17A	R	93	36	.....	129	174
" "	18	R	66	54	.....	120	167
" "	19	R	75	81	.....	156	203
" "	20	R	154	89	.....	243	293
" "	21	R	128	53	3	184	264
" "	22	R	57	27	.....	84	150
" "	22A	R	50	30	2	82	157
St-Léandre	23	R	77	62	.....	139	206
St-Ulric, Parish (Paroisse)	24	R	56	50	.....	106	150
" "	25	R	126	23	.....	149	208
" Village	26	R	90	60	.....	150	189
" "	27	R	57	39	.....	96	119
" "	28	R	69	24	.....	93	137
Sandy Bay	29	R	90	64	.....	154	203
"	30	R	115	47	2	164	226
"	31	R	92	38	1	131	181
"	32	R	101	21	.....	122	165
Metis Beach	33	R	23	74	.....	97	146
St-Octave	34	R	56	105	.....	161	152
Petit-Métis	35	R	72	52	.....	124	174
St-Octave	36	R	67	43	1	111	133
Grand-Métis	37	R	45	64	.....	109	166
Priceville	38	R	125	93	15	233	285
"	39	R	136	73	.....	209	262
"	40	R	61	71	.....	132	170
"	41	R	85	48	2	135	176
St-Antoine-de-Padoue	42	R	37	54	.....	91	119
"	43	R	20	39	3	62	153
Dufaultville	44	R	31	8	.....	39	32
St-Damase	45	R	58	34	.....	92	125
"	46	R	79	37	.....	116	166
"	47	R	36	40	.....	76	122
St-Moïse	48	R	96	53	5	154	170
"	49	R	83	52	3	138	139
"	50	R	73	34	1	108	138
"	51	R	57	32	.....	89	178
Sayabec	52	R	44	10	.....	54	67
"	53	R	43	44	.....	87	160
"	54	R	51	14	.....	65	84
"	55	R	116	45	.....	161	176
"	55A	R	90	49	9	148	185
"	56	R	156	119	.....	275	320
"	57	R	109	67	.....	176	234
Val-Brillant	58	R	53	41	.....	94	255
"	59	R	49	52	1	102	193
"	60	R	36	17	.....	53	141
"	61	R	34	31	4	69	210

MATANE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Georges Léonidas Dionne.	Roméo Langlais.			
Ste-Vianney	62	R	144	41	2	187	303
Ste-Paula	63	R	49	11	.....	60	78
St-Cléophas	64	R	51	25	.....	76	133
Ste-Jeanne-d'Arc	65	R	94	49	.....	143	196
Blois Canton	66	R	89	10	2	101	131
Amqui "	67	R	176	39	.....	215	257
"	68	R	49	7	1	57	90
"	69	R	116	25	.....	141	172
"	70	R	166	11	.....	177	229
"	71	R	114	28	.....	142	208
"	72	R	83	23	.....	106	208
"	73	R	175	21	3	199	295
St-Zénon	74	R	132	6	.....	138	176
St-Léon-le-Grand	75	R	162	29	.....	191	267
"	76	R	111	6	.....	117	136
"	76A	R	92	7	2	101	176
St-Edmond	77	R	49	16	.....	65	87
"	78	R	75	41	1	117	182
Lac-au-Saumon	79	R	131	79	1	211	257
"	80	R	92	63	3	158	188
"	80A	R	119	105	.....	224	280
Albertville	81	R	96	50	.....	146	233
Ste-Marguerite-Marie	82	R	87	3	.....	90	158
Causapscall	83	R	96	30	1	127	158
"	84	R	56	65	.....	121	178
"	85	R	77	49	.....	126	160
"	86	R	168	29	.....	197	245
"	87	R	45	53	.....	98	152
Ste-Florence	88	R	83	44	.....	127	138
"	89	R	91	42	.....	133	178
Totals—Totaux	96	.....	7,660	3,884	77	11,621	16,413

Majority for / Majorité pour } **Georges Léonidas Dionne, 3,776.**

MEGANTIC Population—1921, 33,633.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Wilfrid Laliberté.	Eusèbe Roberge.			
Thetford Mines	1A	U	56	171	1	228	286
"	1B	U	41	151	.....	192	252
"	2A	U	46	149	5	200	256
"	2B	U	39	173	1	213	274
"	3A	U	54	162	5	221	284
"	3B	U	28	205	6	239	313
"	4	U	83	144	1	228	303
"	5A	U	55	92	.....	147	205
"	5B	U	27	80	.....	107	157
"	6	U	48	149	.....	197	259
"	7	U	49	155	.....	204	249
"	8A	U	41	117	.....	158	197
"	8B	U	44	154	5	203	250
"	9A	U	58	113	1	172	197
"	9B	U	63	105	3	171	193
Black Lake	10	R	18	33	.....	51	56
"	11	R	40	153	2	195	223
"	12A	R	45	120	4	169	193
"	12B	R	31	95	.....	126	148
"	13	R	39	129	.....	168	235
Sacré-Cœur de Marie	14	R	47	109	1	157	259
" "	15	R	27	49	.....	76	153
St-Antoine de Pontbriand	16A	R	39	94	.....	133	184
" " "	16B	R	17	92	.....	109	147
Amiante, Village	17	R	36	92	.....	128	166
St-Pierre—Baptiste	18	R	56	88	.....	144	213
" "	19	R	32	65	.....	97	150
Halifax, North (Nord)	20	R	65	144	.....	209	263
" "	21	R	28	94	1	123	210
Notre-Dame de Lourdes	22A	R	33	72	.....	105	181
" "	22B	R	12	112	.....	124	146
Somerset North (Nord)	23	R	49	109	.....	158	186
" "	24	R	54	88	.....	145	178
Laurierville	25	R	70	110	.....	180	212
Nelson	26	R	13	50	1	64	152
Plessisville	27A	R	47	206	.....	253	304
"	27B	R	56	162	.....	218	254
"	28	R	38	165	2	205	245
"	29	R	78	146	.....	224	292
Somerset South (Sud) 1	31	R	38	142	.....	180	221
" " 2	30	R	43	97	.....	140	183
Leeds	32	R	120	30	.....	150	284
"	33A	R	43	58	.....	101	158
"	33B	R	32	57	.....	89	158
"	34	R	34	32	.....	66	133
" East (Est)	35A	R	17	73	.....	90	176
" "	35B	R	50	59	.....	109	174
Inverness, Village	36	R	74	26	.....	100	109
" Township	37	R	62	32	.....	94	134
" "	38	R	70	42	.....	112	194
" "	39	R	68	38	2	108	283
Lyster	40	R	90	87	.....	177	258
Ste-Anastasie	41	R	38	62	.....	100	263
"	42A	R	36	58	1	95	182
"	42B	R	13	61	.....	74	148
"	43	R	12	54	1	67	111
Bernierville	44A	R	60	111	1	172	200
"	44B	R	22	57	1	80	104
Halifax South (Sud)	45	R	15	52	.....	67	140
"	46	R	48	93	.....	141	191
"	47	R	37	114	1	152	187
Irlande North (Nord)	48	R	62	63	.....	125	281
" "	49	R	12	93	.....	105	145
" "	50	R	41	28	2	71	167

MEGANTIC—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Wilfrid Laliberté.	Eusèbe Roberge.			
Robertsonv.lle	51A	R	65	101	.....	166	188
"	51B	R	65	61	.....	126	135
Irlande South)Sud)	52	R	65	99	5	169	236
"	53	R	76	50	1	127	211
Irlande South (Sud) Vimy Ridge	54	R	13	37	.....	50	59
Coleraine	55	R	69	92	3	164	198
" (Crabtree)	56	R	25	79	.....	104	146
Thetford South (Sud)	57	R	42	94	.....	136	239
Totals—Totaux	72		3,262	6,929	57	10,248	14,421

Majority for / Majorité pour } Eusèbe Roberge, 3,667.

MONTMAGNY Population—1921, 21,997.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Léo Kemner Laflamme.	Armand Lavergne.			
Montmagny	1	R	119	118	1	238	265
"	1A	R	106	82	.....	188	215
"	2	R	78	79	1	158	205
"	2A	R	103	54	.....	157	185
"	3	R	64	86	1	151	192
"	3A	R	58	67	.....	125	148
"	4	R	90	63	1	154	240
"	4A	R	89	71	.....	160	205
"	5	R	46	55	4	105	140
St-Thomas	1	R	96	64	.....	160	203
"	1A	R	95	57	.....	152	206
"	2	R	92	85	1	178	190
"	2A	R	73	88	3	164	200
"	3	R	112	97	.....	209	308
"	3A	R	43	66	.....	109	209
"	4	R	83	12	1	95	129
Cap St-Ignace	1	R	52	93	1	146	206
"	1A	R	47	64	.....	111	149
"	2	R	129	74	1	204	294
"	3	R	83	103	1	187	280
"	4	R	35	97	2	134	160
"	4A	R	35	77	.....	112	164
"	5	R	40	65	.....	105	177
"	5A	R	48	82	1	131	149
Sainte-Apolline	1	R	53	82	.....	135	175
"	1A	R	58	44	.....	102	178
Berthier	1	R	68	69	2	139	173
"	2	R	175	54	3	232	293
St-François	1	R	149	40	2	191	232
"	1A	R	95	30	4	129	158
"	2	R	77	24	1	112	194
"	2A	R	97	27	.....	134	156
Saint-Pierre	1	R	88	53	4	145	204
"	1A	R	92	50	3	147	208
"	2	R	47	116	.....	163	209
Isle-aux-Grues	1	R	82	65	1	148	193
Grosse-Isle	1	R	33	5	3	41	54
Notre-Dame-du-Rosaire	1	R	110	122	3	235	291
Ste-Euphémie	1	R	105	96	1	212	297
Saint- Paul	1	R	91	62	3	156	225
"	1A	R	101	71	3	195	185
"	2	R	123	47	3	173	228
St-Fabien-de-Panet	1	R	89	43	.....	132	192
"	1A	R	69	29	13	111	178
Ste-Lucie-de-Beauregard	1	R	63	46	2	111	143
St-Juste-de-Bretonnière	1	R	68	49	2	119	178
" "	2	R	141	42	3	206	252
Lac-Frontière	1	R	91	61	.....	152	166
"	1A	R	89	63	.....	152	180
Totals—Totaux	49		4,070	3,189	75	7,334	9,761

Majority for / Majorité pour } **Léo Kemner Laflamme, 881.**

NICOLET Population—1921, 29,695.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Joseph Félix Descoteaux.	Joseph Lamarche.	John O'Shaughnessy			
Ste-Sophie-de-Lévrard	1	R	187	6	1	.....	194	265
" "	2	R	90	30	1	1	122	412
" "	2A	R	136	31	0	.....	167	
St-Pierre-les-Becquets	3	R	89	26	2	2	119	379
" "	3A	R	117	43	2	2	164	.....
" "	4	R	81	39	3	.....	123	180
Ste-Cécile-de-Lévrard	5	R	58	32	1	.....	91	317
" "	5A	R	100	27	1	.....	128	
Ste-Marie-de-Blanford	6	R	56	6	0	.....	62	74
" "	7	R	117	48	8	1	174	232
Sacré-Cœur-de-Lemieux	8	R	100	9	1	1	111	174
Gentilly, Parish (Paroisse)	9	R	147	56	0	.....	203	277
" "	10	R	134	68	7	3	212	287
" "	11	R	87	66	2	.....	155	219
St-Angèle-de-Laval	12	R	156	49	2	.....	207	243
" "	13	R	31	19	0	.....	50	60
Bécancour, Parish (Paroisse)	14	R	82	29	3	.....	114	171
" "	15	R	97	60	0	.....	157	184
" "	16	R	65	45	2	1	113	169
Ste-Gertrude	17	R	50	66	5	.....	121	157
"	18	R	73	23	0	.....	96	139
"	19	R	33	58	1	.....	92	335
"	19A	R	76	60	0	.....	136	
St-Sylvère	20	R	113	96	0	.....	209	304
"	21	R	39	37	0	.....	76	123
"	22	R	59	41	0	.....	100	128
St-Grégoire	23	R	132	37	23	.....	192	276
"	24	R	123	16	3	.....	142	212
"	25	R	59	20	4	.....	83	116
St-Célestin	26	R	107	39	1	.....	147	231
"	27	R	54	70	0	2	126	178
"	28	R	63	29	2	3	97	136
St-Wenceslas	29	R	131	23	1	1	156	347
"	29A	R	94	37	0	.....	131	
"	30	R	56	22	0	1	79	91
"	31	R	33	18	10	.....	61	102
"	32	R	56	40	1	.....	97	131
Ste-Eulalie	33	R	54	51	0	.....	105	142
"	34	R	45	73	2	.....	120	179
"	35	R	37	44	0	.....	81	144
St-Samuel	36	R	61	76	2	.....	139	222
St-Léonard d'Aston	37	R	96	37	0	.....	133	150
" "	38	R	68	13	0	.....	81	100
" "	39	R	99	58	5	.....	162	194
Ste-Brigitte-des-Saults	40	R	39	101	13	.....	153	197
" "	41	R	42	63	47	1	153	235
Ste-Perpétue	42	R	43	64	19	.....	126	185
"	43	R	105	77	25	.....	207	286
Ste-Monique	44	R	163	28	4	.....	195	262
"	45	R	121	38	1	.....	160	219
"	46	R	128	26	33	2	189	239
Nicolet, Parish (Paroisse)	47	R	19	31	16	.....	66	92
" "	48	R	58	24	41	1	124	153
" "	49	R	65	80	33	.....	178	230
Nicolet, Town (Ville)	50	R	45	41	50	.....	136	370
" "	50A	R	41	44	64	.....	149	
" "	51	R	63	34	102	4	203	378
" "	51A	R	28	28	53	.....	109	
" "	52	R	55	61	104	1	221	252
Larochelle	53	R	92	27	2	.....	121	302
"	53A	R	55	23	2	.....	80	
Annaville	54	R	59	44	0	.....	103	182
Gentilly, Village	55	R	150	58	1	.....	209	266
Villers	56	R	42	69	1	.....	112	152

NICOLET—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	Joseph Félix Descoteaux.	Joseph Lamarche.	John O'Shaughnessy			
Bécancourt	57	R	80	44	3	.....	127	163
Laval	58	R	164	51	3	.....	218	273
St-Joseph-de-Blanford	59	R	161	27	2	1	191	283
Précieux-Sang	60	R	158	18	2	1	179	242
St-Léonard, Village	61	R	210	43	3	3	259	300
St-Raphaël	62	R	141	27	1	1	170	234
Manseau	63	R	153	28	2	.....	183	218
Totals—Totaux	71	.....	6,221	2,972	723	33	9,949	13,493

Majority for / Majorité pour } **Joseph Félix Descoteaux** over (sur) { **J. Lamarche, 3,249.** / **J. O'Shaughnessy, 5,498.**

PONTIAC. Population—1921, 45,682.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Frank S. Cahill.	Lucien Alfred Ladouceur.	Arthur Lepage			
Aldfield	1	R	50	8	17	.....	75	227
"	1A	R	56	1	10	.....	67	142
Onslow North (Hord)	2	R	40	1	7	.....	48	99
"	3	R	58	57	9	1	125	196
Quyon	4	R	78	64	7	.....	149	204
"	4A	R	101	49	3	.....	153	208
Onslow South (Sud)	5	R	29	43	14	.....	86	186
"	6	R	25	111	13	.....	149	239
Bristol	7	R	35	152	11	3	201	277
"	8	R	53	83	8	.....	144	214
"	9	R	65	30	3	.....	98	194
"	10	R	63	49	9	2	123	216
Clarendon	11	R	14	61	6	.....	81	172
"	11A	R	8	63	2	.....	73	162
"	12	R	1	79	3	.....	83	158
"	12A	R	17	95	7	.....	119	227
"	13A	R	14	99	7	.....	120	261
"	14	R	5	54	1	.....	60	171
"	14A	R	2	51	3	.....	56	148
Shawville	15	R	15	160	11	.....	186	260
"	16	R	19	154	13	1	187	230
Portage du Fort	17	R	34	72	16	.....	122	212
Bryson	18	R	57	21	5	.....	83	135
Campbell's Bay A-M	19	R	102	85	7	2	196	273
" N-Z	19A	R	63	81	6	.....	150	212
Calumet Island	20	R	70	35	20	.....	125	257
"	21	R	69	15	11	.....	95	204
"	22	R	21	5	8	.....	34	86
"	23	R	10	8	8	.....	26	85
Litchfield	24	R	21	12	1	.....	34	59
"	25	R	6	28	0	.....	34	53
"	26	R	171	7	3	.....	181	250
"	27	R	82	7	2	.....	91	148
"	28	R	40	34	12	.....	86	159
Fort Coulonge	29	R	77	95	44	.....	216	302
"	30	R	66	64	17	.....	147	218
Leslie (Otter Lake)	31	R	57	49	8	.....	114	233
"	31A	R	49	20	10	.....	79	236
Leslie	31AA	R	58	13	1	.....	72	107
Sandy Creek	31B	R	28	3	2	.....	33	65
Thorne	32	R	18	65	7	.....	90	259
"	33	R	3	59	3	.....	65	138
Mansfield-Pontefract	34	R	71	51	26	2	150	270
"	35	R	75	43	35	2	155	269
Waltham-Bryson	36	R	43	74	19	.....	136	216
Chapeau	37	R	119	23	9	.....	151	191
Allumette Island	38	R	60	10	2	4	76	147
"	39	R	80	8	10	.....	98	172
"	39A	R	48	8	10	.....	66	163
"	40	R	51	8	3	.....	62	116
" East (Est)	40A	R	75	8	6	.....	89	179
Chichester	41	R	89	20	8	.....	117	269
"	41A	R	51	10	1	.....	62	160
Sheen	42	R	110	35	2	.....	147	237
Des Joachims	43	R	61	12	2	.....	75	132
Alleyn-Cawood	44	R	15	55	1	2	73	187
Dorion	45	R	22	3	45	1	71	193
Ville-Marie	46	R	124	35	37	.....	186	273
"	47	R	79	19	35	1	134	220
Duhamel Ouest (West)	48	R	82	21	15	.....	118	229
Guerin	49	R	136	11	7	.....	154	287
Latulippe	50	R	8	5	48	.....	61	132
Madelec South (Sud)	51	R	37	41	62	.....	140	207
" North (Nord)	52	R	63	2	92	.....	157	233

PONTIAC—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Frank S. Cahill.	Lucien Alfred Ladouceur.	Arthur Lepage.			
Lorrainville	53A	R	8	28	49	1	86	127
"	53	R	8	20	102	.....	130	188
"	54	R	7	31	135	.....	173	251
Notre-Dame-Des Quinze	55	R	43	36	27	2	108	153
Fugèreville	56	R	6	23	92	.....	121	219
St-Bruno de-Guigues	57	R	69	32	20	.....	121	172
" "	57A	R	59	37	21	1	118	162
" "	58	R	64	12	5	.....	81	111
Germain Point	58A	R	(1)					
Guigues	59	R	37	8	12	.....	57	102
Lac-Fortune	59A	R	9	13	0	.....	22	104
Fabre	60	R	54	21	25	.....	100	197
"	60A	R	25	16	42	1	84	152
St-Eugène-de-Guigues	61	R	91	42	27	.....	160	264
St-Isidore	62	R	7	22	65	.....	94	152
Laverlochère	63	R	5	23	85	.....	113	190
St-Placide	64	R	72	71	10	1	154	291
Angliers	65	R	101	14	2	.....	117	161
Rouyn	66	R	(1)					
"	67	R	(1)					
Hunters Ploint	1B	R	8	15	5	.....	28	73
Red Pine	2B	R	15	1	0	.....	16	23
Hippewa	3B	R	23	10	0	.....—	33	75
Temiskaming	4B	R	97	66	6	6	175	348
"	5B	R	51	54	4	.....	109	309
"	6B	R	68	49	2	.....	119	291
"	7B	R	70	37	3	.....	110	278
"	8B	R	52	55	3	.....	110	297
La Reine	1	R	44	54	96	.....	194	254
"	2	R	62	27	56	1	146	199
"	3	R	52	22	28	.....	102	146
"	3A	R	47	29	21	.....	97	133
Dupuy	4	R	78	55	30	.....	163	226
"	5	R	73	35	30	.....	138	204
La Sarre	6	R	109	31	48	3	191	257
"	7	R	157	20	71	7	255	361
"	8	R	129	16	31	.....	176	314
"	9	R	74	10	23	.....	107	280
"	10	R	86	27	2	.....	115	252
Royal Roussillon	11	R	80	25	14	.....	119	268
"	12	R	58	13	18	.....	89	228
"	12A	R	43	11	9	1	64	
Macamic	13	R	115	41	32	5	193	288
"	14	R	107	26	33	1	167	195
Ste-Rose Poularies	15	R	86	13	13	.....	112	252
Authier	16	R	109	26	15	.....	150	198
Privat	17	R	119	19	25	.....	163	235
"	17A	R	126	20	9	.....	155	228
Lounay	18	R	43	4	8	.....	55	227
Villemontel	19	R	85	52	33	2	171	266
Davy Lake Villemontel	20	R	22	24	27	.....	73	123
Preissac	21	R	129	3	0	.....	132	407
Varsan	21A	R	69	6	2	.....	77	365
Figuery West (Ouest)	22	R	53	21	6	.....	80	127
Dalquier West and Beam (Ouest)	22A	R	52	29	5	1	87	165
Amos	23	R	123	29	13	1	166	219
"	24A	R	61	44	5	0	110	189
"	24	R	87	58	9	1	155	248
"	24B	R	70	60	6	.....	136	266
"	25	R	99	64	6	3	172	172
Figuery and Dalguier East (Est)	26	R	97	49	2	.....	148	228
Figuery and St-Mathieu West (Ouest)	27	R	33	20	11	.....	64	146

(1) Ballot box did not arrive on time.—La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.

PONTIAC—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Frank S. Cahill.	Lucien Alfred Ladouceur.	Arthur Lepage.			
Figuery and St-Marc	28	R	45	56	5	.....	106	204
LaMotte	29	R	83	13	1	.....	97	192
Landrienne	30	R	70	31	51	2	154	221
Barraute	31	R	30	26	209	1	266	402
Beaumont	32	R	61	12	16	.....	89	158
Belcourt	33	R	0	24	142	.....	166	243
Senneterre	34	R	10	4	249	.....	263	279
Senneterre	34A	R	13	8	125	1	147	263
Doucet	35	R	15	7	22	.....	44	89
Clova	36	R	(1)					
Oskealano River (Rivière)	37	R	60	19	18	.....	97	149
Totals—Totaux	137	.....	7,562	4,663	3,136	63	15,424	26,722

(1) Ballot box did not arrive on time.—La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.

Majority for / Majorité pour **Frank S. Cahill** over (sur) **L. A. Ladouceur, 2,899. / Arthur Lepage. 4,426.**

PORTNEUF Population—1921, 34,452.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Michel Siméon Delisle.	C. Romulus Ducharme.	Herment (alias Armand) Marcotte.			
St-Raymond, Parish (Paroisse)	1	R	107	73	67	.....	247	286
" "	2	R	82	62	51	1	196	272
" "	3	R	41	71	8	.....	120	173
" "	3A	R	38	84	11	.....	133	188
" "	4	R	55	46	36	.....	137	173
" Village	5	R	105	100	36	6	247	286
" "	6	R	124	114	16	.....	254	299
" "	7	R	137	48	14	.....	199	274
Bois	8	R	133	71	19	2	225	306
St-Léonard	9	R	56	75	4	.....	135	211
"	9A	R	30	64	5	.....	99	147
St-Gilbert	10	R	66	24	25	.....	115	208
St-Casimir, Village	11	R	111	59	7	1	178	232
" "	11A	R	51	54	3	.....	108	160
" "	12	R	106	71	52	6	235	301
" Parish (Paroisse)	13	R	73	29	30	.....	132	215
" "	14	R	63	12	11	.....	86	153
" East (Est)	15	R	52	30	14	1	97	135
" "	15A	R	48	10	23	.....	81	179
Ste-Christine	16	R	57	34	28	.....	119	207
Grondines, Village	17	R	94	69	39	.....	202	238
" Parish (Paroisse)	18	R	31	5	31	.....	67	87
" "	19	R	20	26	20	3	69	80
" "	20	R	42	5	53	.....	100	123
St-Thuribe	21	R	62	58	31	.....	151	218
"	21A	R	67	16	6	.....	89	118
St-Alban, Parish (Paroisse)	22	R	61	15	6	.....	82	129
" "	23	R	34	30	6	.....	70	144
" "	24	R	48	19	30	.....	97	138
" Village	25	R	88	10	15	.....	113	150
" "	25A	R	56	23	8	.....	87	114
Pont-Rouge	26	R	125	35	11	.....	171	197
"	26A	R	127	27	9	1	164	198
"	27	R	173	37	13	.....	223	257
Ste-Jeanne-de-Neuville	28	R	90	52	1	.....	143	193
" "	29	R	181	3	4	.....	188	226
St-Rémi-Lac-aux-Sables	30	R	124	37	10	.....	171	246
" "	30A	R	53	15	8	.....	76	110
" "	31	R	54	15	31	.....	100	191
St-Ubald, Parish (Paroisse)	32	R	59	48	36	1	144	187
" "	33	R	56	51	28	.....	135	224
" Village	34	R	73	66	5	.....	144	181
Cap-Santé	35	R	91	30	28	.....	149	193
"	35A	R	95	23	19	.....	137	135
"	36	R	84	16	49	2	151	207
St-Basile	37	R	26	5	199	4	234	267
"	37A	R	14	4	171	1	190	211
"	38	R	53	0	83	.....	136	160
"	39	R	19	0	189	.....	208	301
"	40	R	13	10	96	.....	119	146
Deschambault	41	R	88	52	28	3	171	244
"	41A	R	93	77	12	.....	182	228
"	42	R	150	61	11	1	223	300
Ste-Catherine	43	R	121	39	7	.....	167	229
"	43A	R	32	17	6	.....	55	115
"	44	R	64	42	4	.....	110	161
Notre-Dame-des-Anges	45	R	82	73	22	.....	177	223
" "	46	R	40	3	2	1	46	66
" "	47	R	20	34	10	.....	64	92
Portneuf, Village	48	R	149	39	31	3	222	259
"	48A	R	154	22	24	5	205	236
" Parish (Paroisse)	49	R	127	59	34	.....	226	276
" "	49A	R	87	64	24	2	177	211
St-Marc-des-Carrières	50	R	27	16	0	.....	43	58
"	51	R	144	60	7	.....	211	254

PORTNEUF—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain	Michel Siméon Delisle.	C. Romulus Ducharme.	Herment (alias Armand) Marcotte.			
St-Marc-des-Carrières—*Con*....	52	R	145	41	7	1	194	224
"	53	R	111	88	17	2	218	256
La Tuque.....	54	R	52	49	32	.....	133	166
"	54A	U	69	33	24	.....	126	154
"	55	U	115	47	52	.....	214	275
"	56	U	115	39	28	1	183	255
"	57	U	111	31	26	3	171	246
"	58	U	53	64	29	.....	146	188
"	58A	U	31	67	18	.....	116	184
"	59	U	72	53	45	2	172	226
"	60	U	99	81	53	1	234	308
"	60A	U	57	62	41	1	161	211
"	61	U	43	43	15	.....	101	281
Lac-à-Beauce.....	62	R	37	12	3	.....	52	83
Lac-Chat.....	63	R	15	9	1	.....	25	90
La-Croche.....	64	R	59	18	4	1	82	139
Rivière-aux-Rats.....	65	R	1	33	1	.....	35	41
Fitzpatrick.....	66	R	26	17	7	.....	50	80
Flamand.....	67	R	5	15	25	2	47	109
Wendigo.....	68	R	39	7	8	.....	54	111
Vandry.....	69	R	7	11	10	.....	28	61
Saumaur.....	70	R	13	3	13	.....	29	55
Montauban-les-Mines.....	71	R	111	43	42	.....	196	271
Totals—Totaux.....	88	.....	6,412	3,405	2,418	58	12,293	16,788

Majority for / Majorité pour **Michel Siméon Delisle** over (sur) **C. Romulus Ducharme, 3,007. / Herment (alias Armand) Marcotte, 3,994.**

QUÉBEC—MONTMORENCY Population—1921, 31,000.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou Urbain	Henri Edgar Lavigueur.	Charles Auguste Chauveau.			
Ancienne Lorette	1	R	125	84	.....	209	236
"	1A	R	102	110	.....	212	247
"	2	R	91	124	2	217	257
"	2A	R	78	106	.....	184	224
"	3	R	141	26	.....	167	198
"	3A	R	159	17	.....	176	204
Giffard	1	R	104	58	.....	162	240
"	1A	R	119	43	.....	162	223
"	2	R	64	86	.....	150	202
"	2A	R	105	78	1	184	184
St-Michel Archange	1	R	101	20	1	122	140
Beauport, Village	1	R	119	91	1	211	256
"	1A	R	113	87	3	203	250
"	2	R	90	73	1	164	192
"	2A	R	72	92	1	165	205
"	3	R	77	89	1	167	206
"	3A	R	86	49	.....	135	207
Beauport, Parish (Paroisse)	1	R	73	46	.....	119	225
" "	1A	R	61	32	.....	93	229
Beauport Est	1	R	140	43	2	185	217
Charlesbourg Village	1	R	99	51	3	153	199
"	1A	R	94	42	2	138	183
"	2	R	54	61	1	116	177
"	2A	R	61	66	1	128	168
Charlesbourg, Parish (Paroisse)	1	R	168	73	.....	241	298
" "	2	R	79	73	4	156	221
Charlesbourg, East (Est)	1	R	41	70	3	114	140
Courville	1	R	108	86	1	195	225
"	1A	R	113	78	1	192	224
"	1B	R	113	87	3	203	222
St-Gérard-Magella	1	R	103	49	1	153	183
"	1A	R	89	57	.....	146	219
St-Dunstan—Lac Beauport	1	R	99	30	1	130	209
St-Ambroise	1	R	184	100	2	286	386
"	2	R	86	105	1	192	214
"	2A	R	82	73	.....	155	184
"	3	R	95	180	1	276	303
Loretteville	1	R	68	128	2	198	221
"	1A	R	91	90	1	182	223
"	2	R	64	84	.....	148	198
"	2A	R	52	86	.....	138	159
"	3	R	106	119	3	228	272
"	3A	R	91	120	.....	211	274
Laval	1	R	137	53	.....	190	246
Ange-Gardien	1	R	102	102	3	207	253
"	2	R	135	97	2	234	294
Boischatel	1	R	87	77	1	165	195
"	1A	R	61	64	3	128	148
Ste-Pétronille	1	R	93	65	2	160	237
St-François	1	R	79	53	.....	132	199
Ste-Famille	1	R	98	44	.....	142	150
"	1A	R	74	61	.....	135	155
St-Pierre	1	R	74	153	2	229	259
St-Jean	1	R	149	48	3	200	246
"	1A	R	70	29	2	101	145
St-Laurent	1	R	114	32	2	148	201
"	1A	R	62	60	1	123	165
St-Gabriel de Valcartier	1	R	51	53	.....	104	147
St-Gabriel West (Ouest)	2	R	66	59	1	126	163
Stoneham	1	R	132	75	.....	207	287
Tewkesbury	2	R	98	17	1	116	149
"	2A	R	26	8	1	35	250
St-Grégoire du Sault	1	R	150	89	2	241	275
"	1A	R	163	102	1	266	325
"	2	R	182	96	3	281	316

QUÉBEC—MONTMORENCY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote totsl.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Henri Edgar Lavigueur.	Charles Auguste Chauveau			
St-Grégoire du Sault—*Con*.....	2A	R	160	117	1	278	307
"	2B	R	163	102	2	267	304
"	2C	R	125	114	.....	239	249
Notre-Dame-des-Laurentides..	1	R	153	73	.....	226	310
" " ..	2	R	80	130	2	212	228
Lac Edouard.....	1	R	150	15	1	166	213
Totals—Totaux.....	71		7,194	5,250	80	12,524	15,860

Majority for / Majorité pour } **Henri Edgar Lavigueur, 1,944.**

QUÉBEC EAST (EST) Population—1921, 40,722.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Pierre Audet.	Honorable Ernest Lapointe.			
Québec City (Cité)	1A	U	67	81	1	149	198
"	1B	U	54	95	6	155	205
"	2A	U	64	75	.....	139	165
"	2B	U	49	77	.....	126	158
"	3A	U	38	84	14	136	172
"	3B	U	50	86	.....	136	178
"	4A	U	70	73	3	146	156
"	4B	U	60	100	1	161	195
"	5A	U	64	112	.....	176	205
"	5B	U	68	121	.....	189	231
"	6A	U	65	95	3	163	190
"	6B	U	44	101	2	147	185
"	7A	U	68	76	.....	144	179
"	7B	U	51	102	.....	153	183
"	8A	U	68	67	2	137	158
"	8B	U	51	65	2	118	148
"	9A	U	35	63	1	99	136
"	9B	U	45	68	.....	113	127
"	10A	U	68	108	.....	176	195
"	10B	U	66	118	.....	184	228
"	11A	U	58	96	.....	154	174
"	11B	U	49	105	.....	154	176
"	12A	U	43	104	.....	147	165
"	12B	U	58	66	.....	124	150
"	13A	U	56	56	.....	112	134
"	13B	U	29	73	3	105	132
"	14A	U	40	74	1	115	140
"	14B	U	34	65	.....	99	140
"	15A	U	46	100	2	148	198
"	15B	U	62	94	4	160	202
"	16A	U	63	70	1	134	174
"	16B	U	63	81	3	147	156
"	17A	U	38	88	.....	126	179
"	17B	U	51	78	4	133	155
"	18A	U	57	83	.....	140	175
"	18B	U	58	72	.....	130	156
"	19A	U	54	64	.....	118	148
"	19B	U	54	46	.....	100	149
"	20A	U	54	83	.....	137	172
"	20B	U	61	110	.....	171	221
"	21A	U	59	72	.....	131	163
"	21B	U	51	64	1	116	159
"	22A	U	76	95	6	177	205
"	22B	U	61	105	1	167	197
"	23A	U	56	74	.....	130	160
"	23B	U	45	60	1	106	143
"	24A	U	48	71	3	122	142
"	24B	U	82	67	.....	149	175
"	25A	U	63	75	.....	138	175
"	25B	U	53	69	.....	122	155
"	26A	U	45	70	.....	115	156
"	26B	U	39	62	.....	101	144
"	27A	U	64	89	5	158	210
"	27B	U	60	86	6	152	207
"	28A	U	52	102	5	159	216
"	28B	U	73	102	2	177	232
"	29A	U	63	68	5	136	194
"	29B	U	57	91	.....	148	189
"	30A	U	67	83	.....	150	192
"	30B	U	93	97	.....	190	233
"	31A	U	50	128	3	181	236
"	31B	U	65	122	.....	187	228
"	32A	U	60	88	.....	148	193
"	32B	U	63	120	.....	183	227
"	33A	U	65	85	.....	150	179

QUÉBEC EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Pierre Audet.	Honorable Ernest Lapointe.			
Québec (City Cité)—Con.....	33B	U	79	88	1	168	215
"	34A	U	59	98	.....	157	183
"	34B	U	40	103	1	144	177
"	35A	U	57	72	3	132	163
"	35B	U	71	103	2	176	211
"	36A	U	61	84	5	150	189
"	36B	U	74	78	6	158	193
"	37A	U	76	83	.....	159	186
"	37B	U	66	82	.....	148	190
"	38A	U	61	73	1	135	148
"	38B	U	51	69	.....	120	192
"	39A	U	53	76	.....	129	162
"	39B	U	61	83	.....	144	179
"	40A	U	67	88	.....	155	181
"	40B	U	51	82	2	135	174
"	41A	U	77	80	.....	157	197
"	41B	U	46	85	.....	131	177
"	42A	U	56	110	2	168	222
"	42B	U	89	119	.....	208	249
"	43A	U	59	76	.....	135	166
"	43B	U	66	75	2	143	170
"	44A	U	64	34	.....	98	134
"	44B	U	52	46	2	100	127
"	45A	U	50	89	6	145	195
"	45B	U	68	77	1	146	183
"	46A	U	74	99	.....	173	224
"	46B	U	69	83	.....	152	205
"	47A	U	63	87	.....	150	192
"	47B	U	80	100	4	184	235
"	48A	U	63	84	2	149	181
"	48B	U	71	81	.....	152	182
"	49A	U	50	83	20	153	191
"	49B	U	51	97	.....	148	183
"	50A	U	64	102	.....	166	214
"	50B	U	55	107	1	163	199
"	51A	U	51	113	3	167	227
"	51B	U	57	98	.....	155	214
"	52A	U	57	64	1	122	145
"	52B	U	54	64	.....	118	151
"	53A	U	58	86	3	147	165
"	53B	U	50	73	.....	123	158
"	54A	U	87	79	.....	166	191
"	54B	U	61	88	.....	149	186
" Advance (Provisoire)..	.....	.....	14	32	.....	46	.....
Totals—Totaux.....	109	.....	6,366	9,193	159	15,718	19,604

Majority for / Majorité pour } **Honorable Ernest Lapointe, 2,827.**

QUÉBEC SOUTH (SUD) Population—1921, 25,875.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Skillman O'Meara.	Charles Gavan Power.			
Québec, City (Cité)	1	U	62	149	.....	211	279
"	2	U	44	58	7	109	143
"	2A	U	73	57	.....	130	161
"	3	U	74	111	17	202	282
"	3A	U	39	61	1	101	132
"	4	U	82	115	.....	197	261
"	4C	U	93	133	1	227	256
"	5	U	60	110	1	171	188
"	5A	U	45	85	.....	130	146
"	6	U	119	90	3	212	255
"	6A	U	83	86	.....	169	224
"	6B	U	110	93	.....	203	261
"	7	U	94	102	.....	196	257
"	7A	U	98	86	2	186	291
"	8	U	90	118	.....	208	296
"	8A	U	114	117	1	232	291
"	9	U	51	78	5	134	197
"	9A	U	36	53	73	162	260
"	10	U	76	110	1	187	188
"	10A	U	80	101	1	187	231
"	11	U	67	90	.....	157	218
"	11A	U	61	103	3	167	266
"	12	U	79	110	.....	189	232
"	12A	U	103	86	1	190	225
"	13	U	54	80	1	135	165
"	13A	U	40	90	.....	130	162
"	14	U	59	94	.....	153	158
"	14A	U	44	112	1	157	205
"	15	U	57	124	.....	181	228
"	15A	U	52	129	.....	181	214
"	16	U	70	98	.....	168	204
"	16A	U	68	104	.....	172	202
"	17	U	78	99	1	178	222
"	17A	U	70	85	4	159	209
"	18	U	77	92	.....	169	200
"	18A	U	31	99	8	138	188
"	19	U	74	65	.....	139	186
"	19A	U	87	73	1	161	240
"	20	U	109	116	1	226	307
"	20A	U	65	72	2	139	175
"	21	U	76	94	2	172	203
"	21A	U	69	113	1	183	245
"	22	U	80	64	.....	144	199
"	22A	U	68	78	.....	146	176
"	23	U	79	60	.....	139	158
"	23A	U	79	46	.....	125	153
"	24	U	107	135	.....	242	312
"	24A	U	95	114	.....	209	244
"	25	U	80	99	1	180	215
"	25A	U	84	92	.....	176	204
"	26	U	81	106	1	188	230
"	26A	U	61	75	.....	136	186
"	27	U	70	103	2	175	217
"	27A	U	59	74	.....	133	165
"	28	U	48	109	.....	157	171
"	28A	U	78	84	.....	162	201
"	29	U	117	100	.....	217	250
"	30	U	67	96	.....	163	204
"	30A	U	62	93	2	157	188
"	31	U	79	93	.....	172	229
"	31A	U	71	91	.....	162	195
"	32	U	65	109	.....	174	217
"	32A	U	51	87	.....	138	181
"	33	U	70	85	.....	155	192
"	33A	U	69	46	.....	115	129

QUÉBEC SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Mom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Skillman O'Meara.	Charles Gavan Power.			
Sillery	34	R	52	213	2	267	273
"	35	R	67	98	.....	165	194
"	35A	R	32	140	.....	172	202
"	36	R	74	115	2	191	239
"	36A	R	144	114	2	260	270
Québec, City (Cité) Advance Provisoire		U	7	20	.....	27	.....
Totals—Totaux	70		5,109	6,780	151	12,040	14,997

Majority for / Majorité pour } **Charles Gavan Power, 1,671.**

QUÉBEC WEST (OUEST) Population—1921, 37,562.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Parent.	Charles Ratté.			
Québec, City (Cité)	1	U	100	67	.....	167	223
"	1A	U	89	91	1	181	216
"	2	U	89	66	.....	155	174
"	2A	U	82	50	.....	132	155
"	3	U	119	102	.....	221	292
"	4	U	81	52	.....	133	167
"	4A	U	79	60	2	141	182
"	5	U	74	61	.....	135	172
"	5A	U	77	52	.....	129	155
"	6	U	123	123	.....	246	296
"	7	U	99	90	.....	189	246
"	8	U	56	53	2	111	151
"	8A	U	73	48	.....	121	153
"	9	U	84	62	.....	146	175
"	9A	U	80	48	.....	128	165
"	10	U	83	39	.....	122	155
"	10A	U	70	50	1	121	153
"	11	U	76	70	.....	146	179
"	11A	U	103	57	3	163	180
"	12	U	70	66	3	139	162
"	12A	U	57	98	.....	155	171
"	13	U	111	116	3	230	278
"	14	U	51	97	1	149	174
"	14A	U	82	79	.....	161	202
"	15	U	76	58	.....	134	167
"	15A	U	81	75	.....	156	171
"	16	U	60	83	.....	143	166
"	16A	U	77	86	3	166	193
"	17	U	72	70	5	147	165
"	17A	U	69	87	.....	156	193
"	18	U	84	79	.....	163	207
"	18A	U	76	76	.....	152	175
"	19	U	81	68	.....	149	178
"	19A	U	74	62	1	137	170
"	20	U	96	114	1	211	266
"	21	U	116	109	.....	225	277
"	22	U	114	114	4	232	289
"	23	U	58	66	1	125	144
"	23A	U	65	77	.....	142	166
"	24	U	83	84	1	168	190
"	24A	U	79	56	6	141	164
"	25	U	105	142	.....	247	298
"	26	U	75	78	.....	153	194
"	26A	U	65	71	5	141	199
"	27	U	79	77	.....	156	202
"	27A	U	97	69	.....	166	195
"	28	U	112	114	.....	226	272
"	29	U	117	50	1	168	200
"	29A	U	83	65	.....	148	207
"	30	U	67	77	.....	144	191
"	30A	U	60	80	.....	140	183
"	31	U	86	45	2	133	160
"	31A	U	86	59	1	146	170
"	32	U	96	45	.....	141	158
"	32A	U	82	53	.....	135	168
"	33	U	65	66	2	133	161
"	33A	U	71	64	.....	135	169
"	34	U	70	55	3	128	153
"	34A	U	76	58	.....	134	154
"	35	U	86	47	.....	133	158
"	35A	U	70	66	.....	136	156
"	36	U	104	48	.....	152	187
"	36A	U	98	61	.....	159	192
"	37	U	142	102	2	246	296
"	38	U	92	56	.....	148	188

QUÉBEC WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Parent.	Charles Ratté.			
Québec, City (Cité)	38A	U	87	63	.....	150	190
" "	39	U	90	65	1	156	199
" "	39A	U	88	55	.....	143	189
" "	40	U	108	77	1	186	214
Ste-Foy "	41	R	102	73	1	176	209
" "	41A	R	114	67	.....	181	182
" "	42	R	106	42	.....	148	190
St. Félix-Cap Rouge	43	R	147	85	1	233	286
St. Augustin	44	R	92	98	9	199	234
"	44A	R	55	87	.....	142	176
"	45	R	115	101	1	217	246
Pointe-aux-Trembles	46	R	47	71	2	120	153
Neuville	47	R	88	51	1	140	168
"	47A	R	87	62	.....	149	161
Pointe-aux-Trembles	48	R	46	78	.....	124	160
Les Écureuils	49	R	134	40	1	175	233
Donnacona	50	R	164	51	.....	215	268
"	50A	R	92	39	1	132	161
"	50B	R	133	45	1	179	238
"	50C	R	173	58	1	232	265
Petite Rivière	51	R	22	37	.....	59	78
Québec, City (Cité) Advance Provisoire		U	18	5	1	24	.....
Totals—Totaux	87		7,561	6,059	76	13,696	16,668

Majority for / Majorité pour } George Parent, 1,502.

RICHELIEU. Population—1921, 19,548.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bullletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Pierre Joseph Arthur Cardin.	William Georges Marcellin Morgan.			
Sorel, City (Cité)	1A	U	76	46	3	125	151
"	1B	U	112	35	3	150	171
"	2	U	154	51	3	208	249
"	3	U	121	62	.....	183	209
"	4	U	66	100	2	168	189
"	5A	U	115	42	.....	157	187
"	5B	U	99	52	.....	151	179
"	6A	U	92	57	.....	149	171
"	6B	U	112	26	.....	138	159
"	7A	U	107	46	.....	153	170
"	7B	U	99	57	.....	156	177
"	8A	U	94	44	.....	138	174
"	8B	U	101	44	2	147	172
"	9A	U	115	58	2	175	201
"	9B	U	91	53	4	148	148
"	10A	U	134	44	.....	178	203
"	10B	U	107	37	.....	144	164
"	11A	U	98	52	1	151	184
"	11B	U	93	64	.....	157	200
"	12	U	142	66	.....	208	242
"	13	U	91	98	.....	189	223
"	14	U	126	95	.....	221	269
St-Pierre-de-Sorel, Parish (Paroisse)	1	R	59	76	.....	135	175
" "	1	R	99	86	3	188	224
" "	2	R	71	68	.....	139	167
St-Joseph-de-Sorel, Parish (Paroisse)	1	R	62	47	.....	109	130
" "	2	R	71	17	.....	88	106
St-Joseph-de-Sorel, Village	1A	R	92	57	.....	149	177
" "	1B	R	96	41	.....	137	162
" "	2A	R	108	54	.....	162	182
" "	2B	R	100	75	.....	175	192
St-Roch-de-Richelieu, Parish (Paroisse)	1	R	159	61	2	222	302
" "	2	R	44	23	.....	67	101
St-Ours, Town (Ville)	1A	R	60	34	2	96	162
" "	1B	R	108	41	1	150	196
St-Ours, Parish (Paroisse)	1	R	76	54	.....	130	247
" "	2	R	89	38	.....	127	216
St-Victoire, Parish (Paroisse)	1	R	77	85	.....	162	301
" "	2	R	37	115	2	154	240
St-Robert, Parish (Paroisse)	1	R	97	111	.....	208	298
" "	2	R	152	19	.....	171	243
St-Louis-de-Bonsecours, Parish (Paroisse)	1	R	123	18	.....	141	218
" "	2	R	36	12	.....	48	99
St-Aimé, Parish (Paroisse)	1	R	64	35	.....	99	122
" "	2	R	32	9	.....	41	65
" "	3	R	58	10	.....	68	141
Massueville, Village	1A	R	71	35	.....	106	147
" "	1B	R	78	43	.....	121	169
St-Marcel, Parish (Paroisse)	1	R	75	49	.....	124	169
" "	2	R	23	23	.....	46	79
Totals—Totaux	50	.....	4,562	2,565	30	7,157	9,222

Majority for / Majorité pour } Honorable Pierre Joseph Arthur Cardin, 1,997.

RICHMOND-WOLFE. Population—1921, 42,248.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edmund William Tobin.	Joseph Hormisdas Paré.			
Ascot Corner	1	R	54	6	.....	60	127
Asbestos, Ward (Quartier) 1	2A	R	128	39	2	169	267
" " 1	2B	R	121	21	.....	142	240
" " 2	3A	R	85	23	3	111	157
" " 2	3B	R	89	23	3	115	164
" " 3	4	R	151	53	.....	204	301
" " 4	5	R	111	68	2	181	303
Brompton Township 1	6	R	80	37	.....	117	245
" " 2	7A	R	27	34	.....	61	115
" " 2	7B	R	48	22	.....	70	121
Bromtpon Gore Township	8	R	69	16	.....	85	188
Bromptonville, Ward (Quartier) 1	9A	R	102	50	.....	152	200
" "	9B	R	102	55	2	159	217
Bromptonville, Ward (Quartier) 2	10A	R	91	34	.....	125	157
" "	10B	R	67	28	.....	95	134
Cleveland Township 2	11	R	82	47	8	137	229
" " 1	12	R	30	28	.....	58	103
" " 3	13	R	61	42	.....	103	215
Danville, Ward (Quartier) 1	14	R	60	167	3	230	301
" " 2	15A	R	130	61	2	193	297
" " 2	15B	R	108	58	2	168	230
Kingsbury Village	16	R	39	31	.....	70	101
Melbourne Village	17	R	80	73	4	157	209
Melbourne Township, Ward (Quartier) 1	18A	R	61	37	.....	98	202
" "	18B	R	72	31	.....	103	193
Melbourne Township 2	19A	R	30	11	.....	41	152
" "	19B	R	43	19	1	63	150
New Rockland, Village	20	R	5	13	.....	18	20
Richmond, Ward (Quartier) 1	21A	R	43	82	.....	125	183
" " 1	21B	R	43	54	.....	97	171
" " 2	22A	R	80	83	.....	163	235
" " 2	22B	R	54	55	.....	109	164
" " 3	23A	R	86	67	3	156	248
" " 3	23B	R	91	39	.....	130	206
" " 4	24	R	91	76	.....	167	261
Shipton Township, 1	25A	R	55	32	2	89	194
" 1	25B	R	59	20	.....	79	191
" 2	26	R	57	41	.....	98	224
" 3	27	R	39	33	.....	72	219
" 3	28	R	38	9	.....	47	129
St-François-Xavier-de-Brompton, 1	29	R	93	66	1	160	250
St-François-Xavier-de-Brompton, 2	30A	R	51	12	.....	63	198
" "	30B	R	68	33	.....	101	150
St-Georges-de-Windsor, 1	31	R	30	29	.....	59	145
" " 2	32A	R	66	15	.....	81	178
" " 2	32B	R	50	27	2	79	189
Stoke Township, 1	33	R	68	21	1	90	211
" 2	34A	R	63	30	.....	93	201
" 2	34B	R	53	24	2	79	159
Windsor Township	35A	R	54	15	.....	69	160
"	35B	R	52	26	2	80	177
Windsor North (Nord), St-Claude Ward (Quartier 1	36	R	76	8	2	86	222
Windsor North (Nord), St-Claude Ward (Quartier)2	36A	R	53	6	.....	59	182
Windsor, Town (Ville), Ward (Quartier) 1	37	R	113	106	3	222	289
Windsor Town (Ville), Ward (Quartier) 2	38	R	90	68	3	161	233

RICHMOND-WOLFE—Con.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins deposés pour		Rejected ballots. — Bulletins. rejetés.	Total vote. — Vote totsl.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edmund William Tobin.	Joseph Hormisdas Paré.			
Windsor, Town (Ville), Ward (Quartier) 3	39	R	170	64	.....	234	300
Windsor, Town (Ville), Ward (Quartier) 4	40	R	112	79	.....	191	280
Beaulac, Village	41	R	165	11	3	179	195
Bishops Crossing, Village	42	R	44	43	.....	87	207
Dudswell Township, 1	43	R	47	25	.....	72	294
" " 2	44	R	65	37	2	104	266
D'Israeli, Village, Ward (Quartier) 1	45	R	156	45	.....	201	295
D'Israeli, Village, Ward (Quartier) 2	46A	R	106	42	.....	148	235
" "	46B	R	104	30	.....	134	206
D'Israeli, Parish (Paroisse)	47	R	92	41	.....	133	291
Garthby, Township	48	R	107	15	.....	122	207
North Ham (Nord), Parish (Paroisse), 1	49	R	170	51	.....	221	285
North Ham (Nord), Parish (Paroisse), 2	50	R	69	43	1	113	201
South West Ham (Sud-Ouest), St-Adrien, Parish (Paroisse)	51A	R	51	34	.....	85	173
" "	51B	R	64	37	.....	101	158
Lac Weedon, St-Gérard, Village	52	R	134	43	.....	177	254
Marbleton, Village	53A	R	83	33	.....	116	199
"	53B	R	65	44	.....	109	157
Notre-Dame-de-Ham, Parish (Paroisse)	54	R	95	59	.....	154	216
Stratford, Parish (Paroisse)	55A	R	154	13	.....	167	294
" "	55B	R	101	15	.....	116	218
St-Camille, Parish (Paroisse) 1	56	R	38	18	.....	56	89
" " 2	57A	R	52	53	.....	105	132
" "	57B	R	43	46	.....	89	132
St-Fortunat, Paris h (Paroisse)	58A	R	75	36	.....	111	216
" "	58B	R	36	13	.....	49	148
St-Jacques-le-Majeur, Parish (Paroisse)	59	R	54	9	.....	63	174
South Ham (Sud), Parish (Paroisse)	60A	R	52	27	.....	79	186
" "	60B	R	41	43	.....	84	134
Weedon Township 1	61	R	72	11	.....	84	161
" 2	62	R	83	11	.....	94	158
" 3	63	R	50	15	2	67	105
Weedon Village	64A	R	116	26	.....	144	210
"	64B	R	115	22	.....	137	167
Wolfestown, Parish (Paroisse), 1	65	R	64	29	1	94	188
" " 2	66	R	73	32	.....	105	178
Wotton, Parish (Paroisse) 1	67	R	49	31	.....	80	133
" " 2	68	R	75	98	.....	173	274
" " 3	69	R	36	37	1	74	96
Wottonville	70	R	109	88	.....	197	264
Mission St-Denis	71	R	38	28	.....	66	104
Richmond No. 1, Advance (Provisoire)	.....	.....	25	7	.....	32	.....
Totals—Totaux	97	.....	7,292	3,689	63	11,044	18,887

Majority for / Majorité pour } Edmund William Tobin, 3,603.

RIMOUSKI Population—1921, 27,520.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sir Eugène Fiset.	Gérard Simard.			
Mont-Joli Advance (Provisoire)	1	.....	17	15	.....	32	.....
Rimouski, Town (Ville).....	1	R	144	84	.....	228	287
" "	2	R	105	103	.....	208	257
" "	3	R	161	93	.....	254	331
" "	4	R	78	43	1	122	180
" "	5	R	102	67	1	170	222
" "	6	R	74	62	.....	136	171
" "	6A	R	91	46	1	138	190
" "	7	R	74	116	.....	190	232
" "	8	R	33	74	1	108	143
Canton Bédard.....	9	R	38	3	.....	41	41
St-Mathieu.....	10	R	57	20	.....	77	163
"	10A	R	47	19	.....	66	153
St-Simon.....	11	R	83	32	.....	115	159
"	11A	R	66	49	.....	115	157
St-Fabien.....	12	R	160	60	1	221	289
"	13	R	150	44	2	196	264
"	14	R	74	34	1	109	159
"	15	R	70	15	.....	85	109
"	16	R	51	14	.....	65	97
Bic, Village.....	17	R	55	64	2	121	188
"	18	R	83	78	.....	161	296
Bic, Parish (Paroisse).....	19	R	69	30	.....	99	190
"	20	R	56	75	.....	131	256
St-Valérien.....	21	R	49	77	.....	126	249
"	21A	R	25	13	1	39	93
Sacré-Cœur.....	22	R	95	60	.....	155	241
"	22A	R	30	17	1	48	70
Rimouski, Parish (Paroisse)...	23	R	89	51	.....	140	195
" "	24	R	65	69	.....	134	220
" "	24A	R	62	41	.....	103	145
" "	25	R	51	62	.....	113	184
Ste-Blandine.....	26	R	65	37	.....	102	196
"	26A	R	89	14	.....	103	154
"	27	R	99	22	2	123	180
St-Narcisse.....	28	R	92	6	.....	98	186
Pointe-au-Père.....	29	R	117	55	2	174	201
St-Anaclet.....	30	R	159	57	2	218	314
"	30A	R	87	35	.....	122	197
"	31	R	63	21	.....	84	121
Luceville.....	32	R	98	69	.....	167	223
Ste-Luce.....	33	R	89	31	1	121	191
"	34	R	93	44	1	138	206
St-Donat.....	35	R	131	47	.....	178	245
"	35A	R	96	49	1	146	280
St-Gabriel.....	36	R	60	42	.....	102	165
"	36A	R	64	47	3	114	186
"	37	R	81	36	1	118	232
St-Marcellin.....	38	R	31	5	.....	36	85
St-François-Xavier.....	39	R	59	34	.....	93	183
"	39A	R	48	21	3	72	176
Ste-Flavie.....	40	R	72	64	.....	136	185
"	41	R	46	30	.....	76	118
Mont-Joli.....	42	R	141	109	.....	250	320
"	43	R	77	42	2	121	153
"	44	R	132	77	1	210	273
"	45	R	82	124	2	208	249
"	46	R	95	92	5	192	263
St-Jean-Baptiste.....	47	R	43	34	2	79	102
St-Joseph.....	48	R	76	69	.....	145	203
St-Angèle, Parish (Paroisse)....	49	R	131	69	4	204	277
" "	50	R	71	84	1	156	195
" Village.....	51	R	151	71	1	223	269
Totals—Totaux.....	63	.....	5,142	3,167	46	8,355	12,259

Majority for / Majorité pour } **Sir Eugène Fiset, 1,975.**

ST-HYACINTHE—ROUVILLE Population—1921, 36,754.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean-Baptiste Joseph Eugène Bousquet.	L. S. René Morin.			
St-Hyacinthe, City (Cité).....	1	U	22	112	.....	134	195
"	2	U	18	144	.....	162	255
"	3	U	39	151	.....	190	281
"	4	U	6	83	.....	89	133
"	5	U	25	112	.....	137	175
"	6	U	25	62	.....	87	110
"	7	U	38	6	2	46	74
"	8	U	9	76	.....	85	131
"	9	U	24	72	.....	96	146
" .....A-K	10	U	25	85	.....	110	196
" .....L-Z	10A	U	12	61	2	75	132
"	11	U	58	95	3	156	251
"	12	U	45	150	.....	195	260
"	13	U	18	142	1	161	203
"	14	U	36	89	1	126	176
"	15	U	25	97	.....	122	156
"	16	U	36	120	.....	156	214
"	17	U	88	103	.....	191	240
"	18	U	25	74	1	100	143
"	19	U	34	136	.....	170	258
"	20	U	7	22	.....	29	76
"	21	U	71	96	2	169	233
"	22	U	57	74	4	135	169
"	23	U	40	74	.....	114	127
"	24	U	46	87	1	134	181
"	25	U	23	95	.....	118	154
"	26	U	16	101	.....	117	143
"	27	U	15	98	.....	113	136
" Le Confesseur...	28	R	47	71	.....	118	171
" " ..	29	R	16	78	.....	94	162
St-Hyacinthe, Parish (Paroisse	30	R	22	81	.....	103	172
" "	31	R	7	47	.....	54	77
La Providence, Village.....	32	R	104	101	3	208	293
" "	33	R	98	103	.....	201	257
St-Thomas d'Aquin.....	34	R	58	117	.....	175	288
"	35	R	12	45	.....	57	98
St-Damase.....	36	R	32	89	1	122	281
" .....A-K	37	R	20	69	.....	89	226
" .....L-Z	37A	R	12	32	.....	44	103
Ste-Marie Madeleine.....	38	R	11	121	4	136	241
" "	39	R	20	106	7	133	241
St-Charles.....	40	R	58	71	.....	129	266
"	41	R	13	25	.....	38	120
La Présentation.....	42	R	30	95	3	128	277
"	43	R	25	59	.....	84	214
St-Denis, Village.....	44	R	88	14	4	106	202
"	45	R	99	35	.....	134	230
St. Denis, Parish (Paroisse)..	46	R	26	15	.....	41	149
" " ..	47	R	45	14	2	61	213
" " ..	48	R	8	10	.....	18	100
St-Judes.....A-K	49	R	39	52	.....	91	189
" .....L-Z	50	R	20	70	1	91	183
"	51	R	21	46	.....	67	173
St-Bernard.....	52	R	9	86	.....	95	219
St-Barnabé.....	53	R	9	21	.....	30	92
" .....A-K	54	R	10	70	.....	80	156
" .....L-Z	55	R	5	55	2	62	132
St-Joseph, Village.....A-K	56	R	29	88	5	122	184
" .....L-Z	56A	R	36	74	.....	110	167
St-Césaire, Village.....A-K	57	R	35	110	.....	145	193
" .....L-Z	57A	R	27	68	1	96	140
"	58	R	20	184	.....	204	287
St-Césaire, Parish (Paroisse)...	59	R	15	98	.....	113	175
" " ..	60	R	14	121	.....	135	190
" " ..	61	R	20	96	.....	116	202

ST-HYACINTHE—ROUVILLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean-Baptiste Joseph Eugène Bousquet.	L. S. René Morin.			
Rougemont	62	R	53	44	1	98	148
"	63	R	21	24	.....	45	78
"	64	R	33	128	2	163	256
Canrobert	65	R	32	89	.....	121	172
L'Ange-Gardien	66	R	15	81	.....	96	166
"	67	R	14	34	.....	48	80
"	68	R	13	47	.....	60	175
"	69	R	7	34	.....	41	108
St-Paul-d'Abbotsford	79	R	4	84	4	92	152
"	71	R	3	90	.....	93	137
"	72	R	33	71	1	105	159
"	73	R	16	81	.....	97	212
Marieville	74	R	34	104	.....	138	280
"	75	R	22	115	2	139	228
" A-K	75A	R	30	78	3	111	206
" L-Z	76	R	23	117	.....	140	280
Ste-Marie-de-Mannoir	77	R	24	49	.....	73	180
"	78	R	11	48	.....	59	182
Ste-Angèle-de-Mannoir	79	R	21	18	1	40	94
"	80	R	79	111	.....	190	235
"	81	R	10	51	.....	61	91
Notre-Dame-de-Bonsecours	82	R	16	33	.....	49	161
Richelieu, Village	83	R	43	127	1	171	255
St-Mathias	84	R	47	53	2	102	192
"	85	R	5	71	.....	76	129
St-Jean-Baptiste de-R	86	R	34	121	1	156	302
"	87	R	18	68	.....	86	234
St-Hilaire	88	R	15	151	1	167	276
" A-K	89	R	21	134	.....	155	176
" L-Z	89A	R	42	79	1	122	149
"	90	R	6	51	.....	57	122
St-Hyacinthe, Advance Provisoire	91	U	2	5	.....	7	.....
Totals—Totaux	97		2,790	7,645	70	10,505	17,616

Majority for / Majorité pour } **L. S. René Morin, 4,855.**

ST. JOHNS—(ST-JEAN) IBERVILLE Population—1921, 23,518.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Joseph Benoit.	Pacifique Gagnon.			
St-Jean	1A	U	51	24	.....	75	175
"	1B	U	44	31	.....	75	165
"	2	U	51	57	.....	108	174
"	3A	U	60	24	.....	84	138
"	3B	U	75	36	.....	111	171
"	4	U	30	64	1	95	182
"	5	U	71	63	2	136	234
"	6	U	54	58	5	117	234
"	7A	U	52	35	.....	87	152
"	7B	U	69	49	1	119	206
"	8	U	67	47	2	116	178
"	9	U	71	38	8	117	210
"	10	U	69	26	.....	95	146
"	11	U	65	54	.....	119	198
"	12	U	54	34	.....	88	165
"	13A	U	56	36	1	93	152
"	13B	U	35	32	.....	67	127
"	14	U	76	48	.....	124	226
Iberville	15	R	116	16	.....	132	245
"	16	R	173	20	.....	193	301
"	17	R	117	11	.....	128	212
"	18	R	173	12	.....	185	291
"	19	R	169	12	1	182	280
Ste-Marguerite-de-Blairfindie	20	R	58	40	.....	98	214
" "	21	R	48	81	2	131	233
St-Luc	22	R	58	10	.....	68	139
"	23	R	48	3	.....	51	133
St-Jean-L'Evangéliste	24	R	39	12	3	54	109
" "	25	R	47	29	.....	76	167
St-Blaise	26	R	53	24	.....	77	146
"	27	R	36	39	.....	75	180
"	28	R	41	11	1	53	102
St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix	29	R	116	33	1	150	273
St-Valentin	30	R	63	29	1	93	240
Lacolle	31	R	59	28	.....	87	207
"	32	R	51	6	.....	57	158
Notre-Dame-du-Mont-Carmel	33	R	22	17	.....	39	95
" "	34	R	34	12	1	47	144
" "	35	R	22	2	.....	24	78
St-Bernard-de-Lacolle	36	R	9	20	.....	29	105
" "	37	R	13	1	.....	14	153
" "	38	R	23	3	.....	26	161
" "	39	R	13	2	.....	15	138
St-Grégoire-le-Grand	40	R	110	6	4	120	240
" "	41	R	63	0	3	66	141
" "	42	R	67	0	1	68	147
St-Alexandre, Village	43	R	81	12	.....	93	171
" Parish (Paroisse)	44	R	109	6	2	117	192
" "	45	R	98	8	1	107	179
St-Sébastien	46	R	67	43	.....	110	187
"	47	R	42	20	1	63	124
"	48	R	64	3	.....	67	126
St-George-d'Henryville	49	R	114	6	.....	120	210
" "	50	R	66	13	1	80	155
" "	51	R	34	4	.....	38	118
Ste-Anne-de-Sabrevois	52	R	128	13	2	143	220
St-Athanase	53	R	44	1	.....	45	135
"	54	R	113	6	1	120	202
Ste-Brigide	55	R	108	9	.....	117	198
"	56	R	59	7	.....	66	187
"	57	R	56	1	.....	57	138
Totals—Totaux	61	.....	4,074	1,387	46	5,507	10,807

Majority for / Majorité pour } **Aldéric Joseph Benoit, 2,687.**

SHEFFORD. Population—1921, 25,644.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. George Henri Boivin.	James Davidson.			
Granby, City (Cité)	1A	U	90	135	3	228	277
" "	2A	U	70	141	.....	211	249
" "	1B	U	69	114	1	184	217
" "	2B	U	39	55	.....	94	113
" "	1C	U	145	80	.....	225	270
" "	2C	U	104	52	.....	156	190
" "	1D	U	99	70	.....	169	219
" "	2D	U	102	70	.....	172	208
" "	1E	U	126	74	.....	200	255
" "	2E	U	147	49	3	199	261
" "	1F	U	72	48	1	121	165
" "	2F	U	55	30	3	88	136
" "	1G	U	101	49	.....	150	215
" "	2G	U	96	55	.....	151	186
" "	1H	U	150	65	3	218	318
" "	2H	U	113	57	.....	170	240
" "	1I	U	100	69	.....	172	280
" "	2I	U	118	38	.....	156	218
" "	1J	U	90	68	.....	158	205
" "	2J	U	109	61	.....	170	226
Waterloo, Town (Ville), South (Sud)	1	R	106	118	1	225	285
Waterloo, Town (Ville), Centre	2A	R	136	105	3	244	301
" " "	2B	R	97	117	.....	214	254
Waterloo, Town (Ville), North (Nord)	3A	R	72	69	.....	141	159
" "	3B	R	58	91	2	151	175
St-Alphonse-de-Granby	1	R	109	77	.....	186	212
North Stukeley, Bonsecours	1A	R	56	107	.....	163	182
" "	1B	R	63	52	.....	115	136
Lawrenceville, Village	1	R	115	57	.....	172	185
Roxton Falls, Village	1	R	149	107	2	258	311
" "	2	R	79	13	1	93	114
Ely North (Nord), (Bethel)	1	R	87	73	.....	160	216
" " (Dalling)	2	R	61	38	.....	99	134
Warden, Village	1	R	54	37	2	93	115
West Shefford, Village	1	R	134	38	.....	172	218
South Stukely	1	R	118	88	4	210	250
"	2	R	49	34	.....	83	148
Ely Township (Valcourt)	1A	R	76	92	1	169	182
" "	1B	R	77	60	.....	137	167
" (Boscobel)	2	R	55	55	.....	110	134
" (Racine)	3	R	118	51	2	171	221
Shefford Township	1	R	105	98	.....	203	291
"	2	R	87	93	2	182	226
"	3	R	69	64	.....	133	180
St-Joachim (Martins C)	1	R	75	81	.....	156	194
" (Maple Ridge)	2	R	148	69	2	219	248
Granby Township (Nt. Ridge)	1	R	63	53	.....	116	157
" (S. Ridge)	2	R	56	92	.....	148	185
" (Bowker)	3	R	81	61	.....	142	176
" (Mawcook)	4	R	49	53	3	105	145
" (Canaan)	5	R	74	44	.....	118	132
Ste-Pudentienne, Village	1	R	200	42	1	243	277
" Parish (Paroisse)	1	R	48	43	.....	91	127
" "	2	R	43	57	.....	100	122
" "	3	R	61	36	.....	97	120
" "	4	R	66	59	2	127	157
Ste-Cécile-de-Milton	1	R	87	121	1	209	264
" "	2	R	59	41	.....	100	137
St-Valérien-de-Milton	1	R	66	59	.....	125	143
" "	2	R	121	79	1	201	249
" "	3	R	69	51	.....	120	163

SHEFFORD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. George Henri Boivin.	James Davidson.			
Roxton Township	1	R	105	51	1	157	204
"	2	R	59	34	.....	93	103
"	3	R	59	34	.....	93	112
"	4	R	33	50	1	84	97
St-Anne-de-Stukely	1	R	86	105	2	193	237
L'Enfant-Jésus, Ely West (Ouest)	1	R	77	70	.....	147	181
Totals—Totaux	67	.....	5,910	4,499	48	10,457	13,164

Majority for / Majorité pour } **Honorable George Henri Boivin, 1,411.**

SHERBROOKE Population—1921, 30,786.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles B. Howard.	Edward Bruen Worthington.			
Sherbrooke, East (Est)....A-K	1	U	90	32	.....	122	147
" .....L-Z	1	U	109	32	1	142	173
" .....A-K	2	U	91	34	.....	125	156
" .....L-Z	2	U	58	32	.....	90	120
" .....A-K	3	U	90	58	1	149	192
" .....L-Z	3	U	103	79	.....	182	215
" .....A-K	4	U	96	44	1	141	206
" .....L-Z	4	U	93	36	.....	129	189
" .....A-K	5	U	121	62	.....	183	241
" .....L-Z	5	U	73	45	.....	118	153
" .....A-K	6	U	95	41	.....	136	162
" .....L-Z	6	U	75	27	.....	102	121
" .....A-K	7	U	88	83	.....	171	194
" .....L-Z	7	U	64	85	.....	149	171
Sherbrooke, South (Sud).....	8	U	79	54	4	137	202
"	9	U	96	83	8	187	268
" .....A-K	10	U	107	64	7	178	216
" .....L-Z	10	U	67	47	1	115	158
" .....A-K	11	U	131	25	2	158	201
" .....L-Z	11	U	102	41	2	145	203
"	12	U	98	50	.....	148	208
" .....A-K	13	U	113	23	.....	136	183
" .....L-Z	13	U	86	26	1	113	140
" .....A-K	14	U	132	90	2	224	288
" .....L-Z	14	U	114	40	2	156	187
" .....A-K	15	U	61	74	.....	135	174
" .....L-Z	15	U	48	49	.....	97	170
Sherbrooke, West (Ouest).A-K	16	U	145	57	.....	202	265
" .....L-Z	16	U	132	63	.....	195	243
" .....A-K	17	U	132	31	.....	163	226
" .....L-Z	17	U	135	34	1	170	215
" .....A-K	18	U	98	34	.....	132	185
" .....L-Z	18	U	107	46	2	155	206
" .....A-K	19	U	116	47	1	164	208
" .....L-Z	19	U	89	21	.....	110	155
" .....A-K	20	U	83	39	1	123	188
" .....L-Z	20	U	93	36	.....	129	186
" .....A-K	21	U	103	55	.....	158	221
" .....L-Z	21	U	87	82	1	170	234
" .....A-F	22	U	75	61	.....	136	186
" .....G-O	22	U	73	79	.....	152	203
" .....P-Z	22	U	56	57	.....	113	144
Sherbrooke, Centre.....A-K	23	U	77	39	3	119	179
" .....L-Z	23	U	28	60	1	89	124
" .....A-K	24	U	105	79	2	186	278
" .....L-Z	24	U	96	48	2	146	206
" .....A-K	25	U	114	19	1	134	199
" .....L-Z	25	U	83	20	3	106	161
" .....A-K	26	U	86	45	2	133	196
" .....L-Z	26	U	77	65	1	143	205
Sherbrooke, North (Nord)A-K	27	U	29	104	.....	133	176
" .....L-Z	27	U	24	123	.....	147	173
" .....A-K	28	U	21	104	.....	125	147
" .....L-Z	28	U	22	130	.....	152	177
" .....A-K	29	U	71	130	.....	201	233
" .....L-Z	29	U	27	107	4	138	168
" .....A-K	30	U	64	106	1	171	224
" .....L-Z	30	U	80	125	1	206	245
" .....A-F	31	U	60	86	1	147	173
" .....G-O	31	U	75	118	.....	193	240
" .....P-Z	31	U	34	77	.....	111	129
" .....A-K	32	U	35	153	.....	188	226
" .....L-Z	32	U	24	127	.....	151	185

SHERBROOKE—Con.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles B. Howard.	Edward Bruen Worthington			
Lennoxville.....A-K	33	R	63	75	2	140	175
" .....L-Z	33	R	47	117	.....	164	184
" .....A-F	34	R	39	155	4	198	235
" .....G-O	34	R	48	125	4	177	203
" .....P-Z	34	R	37	124	2	163	200
Ascot.....A-K	35	R	83	35	.....	118	209
" .....L-Z	35	R	62	28	.....	90	157
"	36	R	45	99	.....	144	175
" .....A-K	37	R	53	59	1	113	188
" .....L-Z	37	R	38	60	2	100	160
"	38	R	47	68	1	116	159
"	39	R	26	45	.....	71	153
"	40	R	76	122	.....	198	277
" Corner.....	41	R	94	19	1	114	151
Rock Forest.....A-K	42	R	79	53	.....	132	92
" .....L-Z	42	R	104	38	1	143	220
Petit Lac Magog.....	43	R	24	5	.....	29	157
Oxford.....	44	R	63	99	.....	162	235
"	45	R	21	4	.....	25	42
"	46	R	42	42	4	88	125
St-Elie d'Oxford.....	47	R	86	49	.....	135	200
"	48	R	85	20	.....	105	54
"	49	R	55	7	.....	62	105
Sherbrooke, Advance (Provisoire).....	1	U	13	38	.....	51	.....
Totals—Totaux.....	87		6,566	5,449	82	12,097	15,903

Majority for / Majorité pour } **Charles B. Howard, 1,117.**

STANSTEAD Population—1921, 23,380.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Willis Keith Baldwin.	John Thomas Hackett.			
St-Herménégilde	1	R	41	10	.....	51	77
Barford North (Nord)	2	R	159	58	4	221	256
Barford South (Sud)	3	R	79	38	.....	117	167
Barnston Corner	4	R	100	73	.....	173	247
Ways Mills	5	R	54	85	.....	139	200
Heathton	6	R	27	51	1	79	116
Baldwin's Mills	7	R	109	17	.....	126	162
Stanhope	8	R	93	42	.....	135	186
Coaticook A-L	9	R	89	78	.....	167	192
" L-Z	9A	R	72	87	1	160	190
"	10	R	197	87	.....	284	314
" A-L	11	R	117	44	4	165	197
" L-Z	11A	R	151	26	.....	177	221
" A-L	12	R	119	107	.....	226	251
" L-Z	12A	R	85	64	.....	149	177
"	13	R	178	79	4	261	316
"	14	R	60	98	1	159	209
Dixville	15	R	67	91	.....	158	234
Hatley Township A-L	16	R	61	73	2	136	194
" L-Z	16A	R	29	78	.....	107	145
" West	17	R	69	98	1	168	220
North Hatley (Nord) Village	18	R	90	121	.....	211	256
Ste-Catherine	19	R	174	52	.....	226	252
"	20	R	46	77	.....	123	146
Magog A-L	21	U	73	111	.....	184	234
" L-Z	21	U	71	102	.....	173	246
" A-L	22	U	115	118	.....	233	295
" L-Z	22A	U	115	105	.....	220	264
" A-F	23	U	123	44	.....	167	213
" F-M	23A	U	161	53	1	215	257
" M-Z	23B	U	85	41	.....	126	145
" A-L	24	U	142	56	.....	198	229
" L-Z	24A	U	114	28	.....	142	179
" A-L	25	U	114	49	.....	163	213
" L-Z	25A	U	123	35	.....	158	184
" A-L	26	U	72	35	.....	107	153
" L-Z	26A	U	92	21	.....	113	138
Magog Township West (Ouest) A-L	27	R	84	39	.....	123	162
Magog Township West (Ouest) L-Z	27A	R	77	36	1	114	166
Magog Township East (Est)	28	R	114	30	.....	144	181
Georgeville	29	R	88	75	.....	163	210
Fitchbay	30	R	152	61	.....	213	260
Marlington	31	R	61	129	.....	190	228
Tomifobia	32	R	187	69	.....	256	284
Mansur School House (Ecole)	33	R	96	108	1	205	268
Boynton	34	R	128	84	1	213	267
Stanstead A-L	35	R	69	118	.....	187	236
" L-Z	35A	R	66	115	.....	181	225
Rock-Island A-L	36	R	49	86	1	136	187
" L-Z	36A	R	55	72	1	128	173
" A-L	37	R	103	84	.....	187	223
" L-Z	37A	R	66	94	3	163	188
Beebe	38	R	66	145	2	213	245
Beebe	39	R	100	152	1	253	276
Ayers Cliff A-L	40	R	47	90	.....	137	162
" L-Z	40A	R	29	96	.....	125	145
Hatley Village East (Est)	41	R	17	74	.....	91	150

STANSTEAD—Con.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Willis Keith Baldwin.	John Thomas Hackett.			
Magog Township Centre.....	42	R	45	36	1	82	125
St-Herménégilde Barford.....	43	R	96	17	.....	113	200
Kingscroft.....	44	R	59	84	1	144	165
Totals—Totaux.....	60		5,520	4,326	32	9,878	12,401

Majority for / Majorité pour } **Willis Keith Baldwin, 1,194.**

TÊMISCOUATA Population—1921, 44,310.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles-Eugène Dubé.	Jean-François Pouliot.			
Rivière-du-Loup	1	U	68	106	.....	174	221
"	2	U	105	175	.....	280	352
"	3	U	126	147	1	274	326
"	4	U	85	158	1	244	304
"	5	U	162	133	1	296	350
"	6	U	98	98	.....	196	241
"	7	U	132	114	.....	246	300
"	8	U	74	119	.....	193	252
"	9	U	116	108	.....	224	325
"	10	U	93	114	1	208	249
"	11	U	100	156	3	259	327
"	12	U	89	145	24	258	317
St-Antonin	13	R	66	122	.....	188	256
"	14	R	93	125	2	220	308
St-Epiphane	15	R	25	68	1	94	404
"	16	R	44	59	.....	103	
"	17	R	13	49	.....	62	155
"	18	R	18	48	.....	66	129
St-Modeste	19	R	94	81	1	176	308
Cacouna, Parish (Paroisse)	20	R	49	114	1	164	286
" Village	21	R	62	151	.....	213	308
St-Louis-du-Ha-Ha	22	R	82	65	.....	147	421
"	23	R	57	81	.....	138	
"	24	R	69	98	1	168	254
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	25	R	29	56	.....	85	144
Notre-Dame-du-Portage	26	R	56	86	.....	142	214
St-Patrice-Rivière-du-Loup	27	R	87	91	.....	178	233
" "	28	R	41	106	.....	147	183
Cabano	29	R	30	104	1	135	565
"	30	R	55	130	1	186	
"	31	R	58	110	3	161	614
"	32	R	67	84	5	156	
Squatteck	33	R	55	105	.....	160	262
Ste-Rose-du-Dégelé	34	R	87	128	.....	215	367
"	35	R	47	59	.....	106	208
"	36	R	159	53	.....	212	293
St-Paul-de-la-Croix	37	R	31	86	1	118	340
"	38	R	28	71	.....	99	
St-Clément	39	R	74	50	.....	124	344
"	40	R	23	57	1	81	
"	41	R	23	9	.....	32	94
St-Cyprien	42	R	40	104	1	145	273
"	43	R	53	46	.....	99	162
St-Eloi	44	R	65	117	2	184	414
"	45	R	37	93	.....	130	
St-Eusèbe	46	R	47	64	.....	111	217
St-Honoré	47	R	42	74	.....	116	438
"	48	R	59	74	.....	133	
"	49	R	9	48	.....	57	63
Rivière-Bleue	50	R	94	63	.....	157	468
"	51	R	81	57	1	139	
"	52	R	56	60	3	119	431
"	53	R	59	47	.....	106	
Glendyne	54	R	13	39	.....	52	266
Les-Etroits	55	R	72	39	.....	111	90
St-Arsène	56	R	73	79	2	154	252
"	57	R	71	26	.....	97	213
St-Jean-de-Dieu	58	R	57	67	1	125	500
"	59	R	34	59	.....	93	
"	60	R	76	28	.....	104	224
"	61	R	79	40	.....	119	238
St-Hubert	62	R	39	60	.....	99	462
"	63	R	53	72	.....	125	
"	64	R	52	33	1	86	196
"	65	R	13	29	.....	42	105

TEMISCOUATA—Con.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Eugène Dubé.	Jean François Pouliot.			
St-Jean-Baptiste-Ile-Verte.....	66	R	82	107	6	195	564
" "	67	R	67	126	.....	193	
" "	68	R	24	169	.....	193	210
" "	69	R	44	102	.....	146	257
Trois-Pistoles, Town (Ville)....	70	R	69	165	1	235	737
"	71	R	87	93	1	181	
"	72	R	51	84	.....	135	
" Parish (Paroisse)	73	R	88	100	.....	188	294
"	74	R	25	94	.....	119	173
"	75	R	45	104	.....	149	295
Notre-Dame-du-Lac.....	76	R	36	55	.....	91	295
"	77	R	38	32	.....	70	
"	78	R	63	85	.....	148	486
"	79	R	80	87	.....	167	
St-Juste-du-Lac.....	80	R	45	75	.....	120	168
St-David-d'Escourt.....	81	R	69	106	.....	175	270
St-Pierre d'Escourt.....	82	R	151	103	6	260	340
Ste-Françoise.....	83	R	13	69	1	83	372
"	84	R	18	89	.....	107	
Rivière-du-Loup Advance Provisoire).....	85	R	52	59	1	112	.....
Totals—Totaux.....	85	.....	5,291	7,341	77	12,709	19,727

Majority for / Majorité pour } **Jean Francois Pouliot, 2,050.**

TERREBONNE Population—1921, 33,908.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jules Edouard Prévost.	Léopold Nantel.			
Terrebonne, Town (Ville).....	1A	R	77	45	.....	122	151
" "	1B	R	65	59	.....	124	158
" "	2	R	134	71	.....	205	285
" "	3A	R	160	71	.....	231	257
" "	3B	R	145	54	.....	199	237
" Parish (Paroisse)..	4	R	102	57	1	160	252
" " ...	5	R	48	11	.....	59	112
Ste-Thérèse, Town (Ville).....	6A	R	92	32	.....	124	186
" "	6B	R	124	63	.....	187	313
" "	6C	R	109	28	.....	137	210
" "	7A	R	159	33	.....	192	321
" "	7B	R	113	28	.....	141	224
" "	7C	R	155	27	.....	182	291
" Parish (Paroisse)..	8A	R	58	49	.....	107	198
" "	8B	R	46	56	.....	102	192
" "	9A	R	108	47	.....	155	285
" "	9B	R	81	30	1	112	224
St-Janvier "	10A	R	98	62	.....	160	247
" "	10B	R	89	58	.....	147	225
Ste-Anne-des-Plaines.....	11A	R	106	11	.....	117	167
"	11B	R	132	12	.....	144	225
"	13	R	58	8	.....	66	149
"	14	R	85	10	1	96	174
Ste-Sophie, Parish (Paroisse)..	15A	R	52	8	.....	60	144
" " ...	15B	R	40	7	.....	47	127
" " ...	16	R	34	12	.....	46	105
New Glasgow.....	17	R	31	14	.....	45	96
St-Jérôme, Town (Ville).....	18A	U	106	32	.....	138	205
" "	19A	U	158	24	.....	182	260
" "	19B	U	110	38	.....	148	225
" "	20	U	131	56	.....	187	308
" "	21	U	136	71	2	209	321
" "	22A	U	93	33	1	127	221
" "	22B	U	90	33	1	124	205
" "	22C	U	86	28	1	115	215
" "	23A	U	115	24	.....	139	256
" "	23B	U	87	25	.....	112	206
" "	23C	U	55	16	.....	71	134
" "	24A	U	92	35	.....	127	263
" "	24B	U	104	24	9	137	277
" Parish (Paroisse)..	25A	R	80	10	.....	90	182
" " ..	25B	R	58	24	.....	82	143
" " ..	26	R	90	18	.....	108	260
" " ..	27	R	35	10	.....	45	205
Shawbridge.....	28	R	63	63	2	128	191
Piedmont.....	29	R	41	12	.....	53	98
St-Sauveur, Parish (Paroisse)..	30	R	124	71	.....	195	321
" " ..	31	R	73	11	.....	84	148
St-Joseph-de-Mont-Rolland.....	32A	R	69	65	.....	134	218
" " ..	32B	R	108	90	.....	198	250
Ste-Adèle, Village.....	33	R	129	22	.....	151	216
" Parish (Paroisse)	34A	R	59	12	.....	71	135
" " ..	34B	R	34	7	1	42	85
Val-Morin.....	35	R	103	29	.....	132	178
St-Jean-Baptiste-de-Bélisle.....	36	R	65	50	.....	115	202
Ste-Agathe-des-Monts, Town (Ville)	37A	R	78	30	.....	108	201
" " ..	37B	R	112	27	.....	139	251
" " ..	38A	R	58	34	.....	92	170
" " ..	38B	R	75	79	4	158	158
" " ..	39A	R	95	41	3	139	231
" " ..	39B	R	81	43	1	125	230
" Parish (Paroisse)	40	R	60	7	.....	67	100
" " ..	41	R	98	31	.....	129	301
" Ivry.....	42	R	67	3	.....	70	116

TERREBONNE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jules Edouard Prévost.	Léopold Nantel.			
St- Faustin, Station	43	R	75	14	5	94	134
Wolfe, (St-Faustin)	44A	R	58	6	1	65	143
" "	44B	R	54	26	1	81	174
" "	45	R	90	23	1	114	227
St-Jovite, Village	46A	R	91	70	2	163	225
" "	46B	R	81	47	.....	128	215
" Parish (Paroisse)	47	R	65	62	4	131	224
" "	48	R	33	21	.....	54	133
" "	49	R	73	30	.....	103	153
Brébeuf	50	R	72	22	.....	94	125
Ste-Lucie	51A	R	49	21	.....	70	142
"	51B	R	60	4	.....	64	136
Ste-Marguerite, Parish (Par.)	52A	R	73	6	.....	79	146
" "	52B	R	84	11	.....	95	169
St-Hippolyte, Parish (Paroisse)	53	R	91	22	3	116	195
" "	54	R	21	33	.....	54	126
Totals—Totaux	80	.....	6,789	2,609	45	9,443	16,908

Majority for / Majorité pour } **Jules-Edouard Prévost, 4,180.**

TROIS-RIVIÈRES—ST-MAURICE. Population—1921, 50,845.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Bettez.	Louis Normand.	Robert Ryan.			
Three Rivers (Trois-Rivières)	1	U	95	24	17	6	142	193
"	1A	U	93	24	35	2	154	209
"	2	U	113	39	18	.....	170	225
"	2A	U	95	49	20	.....	164	212
"	3	U	136	52	17	.....	205	284
"	3A	U	139	58	19	.....	216	291
"	4	U	98	55	22	2	177	211
"	4A	U	86	62	34	2	184	228
"	4B	U	62	31	26	2	121	151
"	5	U	143	42	34	1	220	226
"	5A	U	126	54	31	.....	211	261
"	6	U	68	116	60	1	245	285
"	6A	U	76	103	57	.....	236	295
"	7	U	68	80	38	1	187	227
"	7A	U	82	76	23	1	182	205
"	8	U	100	76	23	4	203	258
"	8A	U	95	83	28	.....	206	262
"	9	U	101	45	16	2	164	209
"	9A	U	112	52	18	1	183	244
"	10	U	87	63	32	.....	182	218
"	10A	U	70	55	22	.....	147	181
"	11	U	111	36	16	.....	163	204
"	11A	U	77	32	18	2	129	181
"	12	U	98	67	26	.....	191	248
"	12A	U	107	45	43	1	196	246
"	13	U	139	41	20	1	201	251
"	13A	U	121	34	26	1	182	223
"	13B	U	117	22	15	1	155	192
"	14	U	97	42	15	.....	154	218
"	14A	U	91	21	21	.....	133	199
"	14B	U	100	25	26	1	152	221
"	15	U	87	113	24	1	225	280
"	15A	U	99	97	27	4	228	279
"	16	U	83	61	13	.....	157	211
"	16A	U	121	42	22	.....	185	228
"	17	U	79	51	20	1	151	203
"	17A	U	67	66	22	.....	155	190
"	18	U	125	82	16	.....	223	278
"	18A	U	113	47	37	.....	197	252
"	19	U	86	41	16	.....	143	217
"	19A	U	103	44	11	.....	158	224
"	20	U	75	25	40	1	141	180
"	20A	U	67	31	31	7	136	180
"	21	U	116	43	24	5	188	259
"	21A	U	131	35	26	.....	192	257
"	22	U	86	55	30	2	173	230
"	22A	U	96	35	41	1	173	233
"	23	U	65	58	12	4	139	175
"	23A	U	76	40	14	1	131	179
"	24	U	84	51	24	.....	159	195
"	24A	U	59	46	19	.....	154	192
" Parish (Paroisse)	25	R	114	79	16	1	210	279
Chemin-des-Forges	26	R	43	8	3	.....	54	109
Pointe-du-Lac	27	R	80	36	13	.....	129	186
"	27A	R	62	54	10	.....	126	167
"	28	R	58	96	11	2	167	241
Yamachiche	29	R	31	97	60	.....	188	237
"	29A	R	41	85	52	.....	178	234
"	30	R	32	146	11	.....	189	228
"	31	R	50	142	21	1	214	285
"	32	R	77	85	25	.....	187	236
St-Sévère	33	R	39	47	0	.....	86	158
"	33A	R	45	42	0	.....	87	150
St-Barnabé	34	R	61	138	28	.....	227	282
"	34A	R	32	89	10	.....	131	165
"	35	R	35	117	10	1	163	239

THREE RIVERS—ST. MAURICE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Bettez.	Louis Normand.	Robert Ryan.			
Charette	36	R	153	47	6	.....	206	291
"	36A	R	57	62	1	.....	120	180
St-Elie	37	R	113	32	10	.....	155	214
"	38	R	99	26	6	.....	131	201
St-Mathieu	39	R	91	35	17	.....	143	257
St-Boniface	40	R	124	91	3	.....	218	267
"	41	R	83	51	0	2	136	195
"	42	R	77	77	5	1	160	213
Baie-Shawinigan	43	R	148	56	1	.....	205	216
"	43A	R	188	56	3	1	248	253
St-Etienne	44	R	95	26	6	2	129	215
"	44A	R	77	26	3	.....	106	156
"	45	R	38	77	0	13	128	163
St-Thomas-de-Caxton	46	R	59	41	3	.....	103	170
St-Etienne	47	R	77	2	0	.....	79	175
Shawinigan Falls	48	U	105	24	13	.....	142	195
"	48A	U	86	23	11	1	121	157
"	49	U	155	59	15	2	231	290
"	50	U	88	16	5	.....	109	147
"	50A	U	80	47	4	3	134	178
"	51	U	161	47	9	.....	217	298
"	52	U	63	36	13	1	113	149
"	52A	U	79	32	14	.....	125	169
"	53	U	62	45	22	1	130	200
"	53A	U	61	37	18	2	118	170
"	54	U	85	54	17	2	158	213
"	54A	U	88	28	18	1	135	178
"	55	U	82	36	7	.....	125	175
"	55A	U	79	37	21	.....	137	191
"	56	U	101	73	20	.....	194	289
"	57	U	88	63	25	1	177	275
"	58	U	100	35	14	2	151	230
"	58A	U	60	20	16	1	97	140
"	59	U	117	32	13	.....	162	231
"	59A	U	105	37	5	1	148	170
"	60	U	60	30	9	1	100	159
"	60A	U	86	44	8	1	139	200
"	61	U	105	52	6	.....	163	214
"	61A	U	67	40	7	.....	114	155
"	62	U	88	37	9	1	135	184
"	62A	U	94	48	8	1	150	189
Ste-Flore	63	R	59	59	5	.....	123	165
"	63A	R	78	90	5	1	174	230
"	64	R	100	77	2	.....	179	252
"	65	R	59	7	8	.....	74	136
"	65A	R	87	20	9	.....	116	178
Ste-Flore East (Est)	66	R	167	48	16	.....	231	278
St-Gérard-des-Laurentides	67	R	52	19	4	.....	75	137
Shawinigan East (Est)	68	R	54	6	3	.....	63	153
" "	68A	R	54	16	1	.....	71	164
Totals—Toatux	116	.....	10,285	6,007	1,999	106	18,397	24,701

Majority for / Majorité pour } **Arthur Bettez** over (sur) { **Louis Normand, 4,278. / Robert Ryan, 8,286.**

VAUDREUIL—SOULANGES Population—1921, 21,620.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lawrence A. Wilson.	Eugène Leroux.			
Ile Perrot, South (Sud)	1	R	67	28	.....	95	171
" North (Nord)	2	R	109	28	.....	137	212
Vaudreuil, Village	3	R	129	56	2	187	249
MacNaughton, Village	4	R	75	40	.....	115	155
Hudson, Village	5	R	73	102	4	179	279
Como East (Est)	6	R	57	60	.....	117	177
Rigaud, Town (Ville)	7	R	108	33	2	143	232
" "	8	R	120	13	2	135	181
Pointe Fortune, Village	9	R	100	15	.....	115	200
Vaudreuil, Côte Double	10	R	100	31	.....	131	176
" Petite Côte	11	R	167	41	1	209	265
" Fief	12	R	54	5	.....	59	68
Dorion, North (Nord)	13	R	99	108	5	212	289
" South (Sud)	14	R	103	33	.....	136	176
Rigaud, Petit Brulé	15	R	89	6	.....	95	171
" St-Thomas	16	R	117	17	.....	134	237
" L'Anse	17	R	152	18	1	171	277
Ste-Marthe, East (Est)	18	R	84	14	1	99	166
" Ste-Marie	19	R	87	10	.....	97	194
St-Rédempteur	20	R	91	39	.....	130	164
Ste-Justine, Village West (Ouest	21	R	64	34	.....	98	128
" Piverhill	22	R	73	37	3	113	168
" Magasin Rouge	23	R	59	9	.....	68	90
St-Lazare, Village	24	R	114	20	.....	134	217
" Côte St-Louis	25	R	124	14	.....	138	208
" Ste-Angélique	26	R	59	3	.....	62	129
Ste-Justine, Village East (Est)	27	R	84	38	.....	122	210
Soulanges, Village	28	R	145	50	.....	195	233
St-Joseph Soulanges, Fleuve	29	R	79	58	.....	137	167
" St-Féréol	30	R	82	47	.....	129	215
" St-Dominique	31	R	57	32	2	91	150
Côteau du Lac, Village	32	R	164	3	.....	167	209
Coteau du Lac, Parish (Paroisse)	33	R	122	20	1	143	192
Coteau du Lac, Pont Chateau	34	R	141	12	.....	153	211
Coteau-Landing	35	R	141	50	.....	191	225
Coteau Station, East (Est)	36	R	151	29	.....	180	227
" West (Ouest)	37	R	136	51	3	190	290
St-Clet, East (Est)	38	R	112	52	.....	164	224
" West (Ouest)	39	R	133	45	1	179	246
St-Polycarpe, Village	40	R	137	63	.....	200	276
" Ste-Marie	41	R	124	31	1	156	242
" Bas Rivière	42	R	86	20	.....	106	201
" Ste-Catherine	43	R	51	10	.....	61	144
St-Télesphore, St-George	44	R	125	14	.....	139	306
" Village	45	R	141	18	.....	159	290
Rivière Beaudet	46	R	75	3	.....	78	128
Ste-Claire D'Assise	47	R	112	3	.....	115	178
Ste-Zotique, Village	48	R	57	20	.....	77	106
" Parish (Paroisse)	49	R	70	9	.....	79	164
Ile Perrot, Paincourt	50	R	63	42	1	106	147
Ste-Marthe, West (Ouest)	51	R	131	12	.....	143	224
Cascades	52	R	101	52	.....	153	205
St-Joseph, Soulanges, Fleuve	53	R	74	33	.....	107	130
McNaughton, Village	54	R	95	39	2	136	165
Rigaud, Town (Ville)	55	R	88	17	.....	105	195
Coteau Station, Advance (Provisoire)			3	0	.....	3	.....
Totals—Totaux	56		5,554	1,687	32	7,273	10,879

Majority for / Majorité pour } **Lawrence A. Wilson, 3,867.**

WRIGHT Population—1921, 25,867.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour François Albert Labelle.	Fizalane William Perras.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Aylmer, East (Est) .....A-L	1	R	155	143	.....	298	300
" " .....M-Z	2	R	138	78	.....	216	295
" West (Ouest).....A-F	3	R	122	128	.....	250	297
" " .....G-L	4	R	104	130	.....	234	291
" " .....M-Z	4A	R	141	159	.....	300	347
Deschênes.....	5	R	66	77	.....	143	150
Hull South (Sud) .....A-L	6	R	131	32	.....	163	301
" .....M-Z	6A	R	81	31	.....	112	218
"	7	R	114	44	.....	158	245
"	8	R	15	40	.....	55	53
"	9	R	53	111	.....	164	187
Hull West (Ouest)	10	R	37	58	1	96	98
" .....A-L	11	R	29	34	.....	63	169
" .....M-Z	12	R	25	45	.....	70	147
"	13	R	81	46	.....	127	181
Hull East (Est)	14	R	31	33	.....	64	80
" .....A-L	15	R	44	81	.....	125	200
" .....M-Z	16	R	47	20	.....	67	109
Eardley	17	R	78	30	1	109	234
" .....A-L	18	R	127	74	.....	201	292
" .....M-Z	18A	R	63	41	.....	104	152
Wakefield, Village.....	19	R	124	28	.....	152	196
Wakefield 1, Alcove.....	20	R	108	37	.....	145	218
" 2, Farrelton.....	21	R	74	81	.....	155	237
" East (Est) St-Pierre	22	R	24	123	.....	147	210
Masham South (Sud).....A-K	23	R	44	150	.....	194	303
" .....L-Z	24	R	88	101	2	191	286
Masham, North (Nord) Rupert	25	R	157	32	.....	189	286
Low, Venosta.....	26	R	37	124	.....	161	207
" Low Station.....	27	R	71	66	.....	137	200
"	28	R	37	105	3	145	265
Denholm.....	29	R	27	40	.....	67	99
Aylwin 1, Kazubazua.....	30	R	111	61	5	177	251
" 2, Aylwin.....	31	R	85	21	.....	106	187
Hincks, Lac Ste-Marie.....	32	R	60	114	.....	174	247
" Ryanville.....	33	R	9	45	1	55	104
Wright .....A-K	34	R	45	67	1	113	186
" .....L-Z	35	R	63	124	2	189	268
"	36	R	23	68	1	92	150
Gracefield.....	37	R	26	128	.....	154	197
Northfield.....	38	R	34	103	2	139	219
Blake.....	39	R	8	56	.....	64	105
Bouchette.....	40	R	56	149	.....	205	261
Messines.....A-L	41	R	61	137	4	202	295
" .....M-Z	42	R	40	72	1	113	154
Bouchette South (Sud).....	43	R	50	86	1	137	239
Cameron.....	44	R	81	157	1	239	320
Maniwaki .....A-K	45	R	43	94	3	140	213
" .....L-Z	46	R	83	73	.....	156	230
" .....A-L	47	R	76	83	.....	159	207
" .....M-Z	47A	R	60	65	.....	125	169
Kensington	48	R	84	63	1	148	259
"	49	R	28	9	.....	37	59
Egan South (Sud).....	50	R	78	61	.....	139	271
Montcerf	51	R	92	113	1	206	290
"	51A	R	10	65	2	77	106
Boisfranc.....	52	R	74	49	4	127	189
Lytton.....	53	R	39	74	1	114	190
Aumond.....A-L	54	R	31	84	.....	115	188
" .....M-Z	54A	R	29	65	.....	94	137
Sicotte.....	55	R	4	37	.....	41	49
Baskatong.....	56	R	17	40	.....	57	105
Totals—Totaux.....	62		3,973	4,685	38	8,696	12,691

Majority for / Majorité pour } **Fizalane William Perras, 712.**

YAMASKA Population—1921, 18,507.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aimé Boucher.	Joseph Félix Frédéric Boulais.			
Pierreville, Village	1	R	138	71	.....	209	256
" "	2	R	67	85	1	153	184
" "	3	R	107	113	.....	220	271
" Parish (Paroisse)	4	R	81	47	1	129	159
" "	5	R	64	104	.....	168	220
Notre-Dame-de-Pierreville	6	R	118	92	1	211	225
" "	7	R	72	28	1	101	130
St-Joseph-de-la-Baie	8	R	68	102	8	178	215
Baieville	9	R	86	117	2	205	242
St-Antoine-de-la-Baie	10	R	37	160	.....	197	204
" "	11	R	39	57	.....	96	102
St-Elphège	12	R	139	65	1	205	235
La-Visitation	13	R	122	80	.....	202	238
St-Zéphirin	14	R	63	91	.....	154	202
"	14A	R	21	116	2	139	175
"	15	R	49	126	.....	175	225
St-Joachim-de-Courville	16	R	97	73	.....	170	221
St-François-du-Lac	17	R	67	62	.....	129	175
" "	18	R	97	51	.....	148	188
" " "	19	R	65	42	.....	107	130
" " "	20	R	50	42	1	93	102
" " "	21	R	54	138	.....	192	214
St-Gérard-Magella	22	R	83	23	.....	106	125
" "	23	R	30	0	.....	30	45
St-David	24	R	63	82	2	147	178
"	24A	R	63	43	1	107	118
"	25	R	74	51	.....	125	150
"	26	R	74	32	.....	106	110
Yamaska, Village	27	R	89	49	2	140	165
" "	27A	R	103	22	1	126	135
" Parish (Paroisse)	28	R	85	26	.....	111	146
" "	29	R	146	6	.....	152	212
" "	30	R	64	9	.....	73	83
Ste-Pie-de-Guire	31	R	99	54	.....	153	165
"	32	R	75	47	.....	122	140
St-Bonaventure	33	R	58	83	.....	141	143
"	33A	R	66	33	.....	99	128
"	34	R	75	55	.....	130	185
St-Guillaume, Village	35	R	118	101	.....	219	276
" "	36	R	114	59	1	174	226
" Parish (Paroisse)	37	R	67	4	.....	71	98
" "	38	R	34	41	.....	75	144
" "	39	R	95	37	.....	132	212
" "	40	R	62	35	.....	97	102
Totals—Totaux	44	.....	3,438	2,754	25	6,217	7,599

Majority for / Majorité pour } **Aimé Boucher, 684.**

CARTIER. Population—1921, 48,869.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alfred Bernier.	Samuel William Jacobs.			
Montreal, City (Cité)	1	U	38	64	10	112	160
"	2	U	51	26	2	79	146
"	3	U	61	38	4	103	171
"	4	U	79	63	1	143	217
"	5	U	149	63	9	221	314
"	6	U	56	33	.....	89	178
"	7	U	41	55	9	105	211
"	8	U	45	48	3	96	200
"	9	U	21	19	.....	40	114
"	10	U	38	42	2	82	120
"	11	U	26	13	8	47	115
"	12	U	96	42	4	142	230
"	13	U	70	23	5	98	130
"	14	U	29	14	.....	43	85
"	15	U	76	20	14	110	150
"	16	U	60	11	7	78	129
"	17	U	51	21	.....	72	172
"	18	U	30	73	2	105	162
"	19	U	15	50	1	66	110
"	20	U	15	49	16	80	141
"	21	U	23	44	.....	67	139
"	21A	U	32	31	.....	63	137
"	22	U	92	70	3	165	280
"	23	U	46	13	.....	59	97
"	24	U	94	56	4	154	240
"	25	U	75	15	2	92	121
"	26	U	79	46	1	126	201
"	27	U	131	31	.....	162	248
"	28	U	45	96	2	143	208
"	29	U	10	32	2	43	84
"	30	U	20	90	1	111	178
"	31	U	16	72	.....	88	124
"	31A	U	16	87	.....	103	141
"	32	U	47	113	14	174	218
"	33	U	36	67	3	106	153
"	33A	U	15	84	2	101	226
"	34	U	79	105	.....	184	161
"	35	U	94	12	1	107	159
"	35A	U	112	19	.....	131	182
"	36	U	56	40	20	116	167
"	36A	U	72	49	3	124	152
"	37	U	25	71	.....	96	133
"	37A	U	15	91	1	108	139
"	38	U	52	66	.....	118	177
"	38A	U	40	61	.....	101	153
"	39	U	68	52	2	122	157
"	39A	U	55	72	.....	127	162
"	40	U	15	119	1	135	148
"	40A	U	5	116	.....	121	150
"	41	U	17	133	2	152	197
"	41A	U	10	97	2	109	186
"	42	U	2	102	1	108	169
"	42A	U	8	102	3	113	178
"	43	U	5	113	.....	118	186
"	44	U	2	100	1	103	131
"	44A	U	6	80	4	90	125
"	45	U	7	127	1	135	198
"	45A	U	6	104	.....	110	175
"	46	U	23	106	3	132	189
"	47	U	4	103	1	108	171
"	47A	U	0	59	3	62	97
"	48	U	19	103	.....	122	164
"	48A	U	25	73	.....	98	165
"	49	U	38	81	.....	119	171
"	49A	U	32	74	2	108	140

CARTIER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alfred Bernier.	Samuel William Jacobs.			
Montreal, City (Cité) *Con*.....	50	U	42	60	18	120	177
"	50A	U	52	65	4	121	187
"	51	U	54	28	.....	82	181
"	52	U	110	52	1	163	200
"	53	U	45	61	3	109	163
"	53A	U	22	61	1	84	145
"	54	U	33	102	2	138	217
"	55	U	114	17	3	134	193
"	56	U	91	60	1	152	219
"	57	U	114	77	.....	191	263
"	58	U	47	76	2	125	189
"	58A	U	19	67	.....	86	133
"	59	U	32	63	2	97	146
"	59A	U	29	66	.....	95	159
"	60	U	7	110	11	128	166
"	60A	U	15	100	.....	115	169
"	61	U	5	79	1	85	157
"	61A	U	22	71	4	97	148
"	62	U	45	91	4	140	211
"	63	U	5	85	4	94	153
"	64	U	5	79	1	85	125
"	64A	U	2	54	4	60	116
"	65	U	9	63	3	75	118
"	65A	U	4	65	3	72	130
"	66	U	14	118	4	136	173
"	66A	U	4	112	2	118	154
"	67	U	2	91	3	96	157
"	67A	U	12	105	.....	117	179
"	68	U	26	90	.....	116	157
"	69	U	25	69	4	98	151
"	70	U	38	44	5	87	150
"	70A	U	32	53	.....	85	147
"	71	U	62	116	.....	178	264
"	72	U	60	113	.....	173	268
"	73	U	68	48	2	118	168
"	73A	U	27	65	4	96	133
"	74	U	124	25	3	152	215
"	74A	U	92	25	10	127	204
"	75	U	91	32	84	207	275
"	76	U	71	38	.....	109	186
"	77	U	73	75	.....	148	170
"	77A	U	43	95	.....	138	167
"	78	U	129	71	10	210	274
"	79	U	36	138	1	175	253
"	80	U	30	70	2	102	172
"	81	U	44	69	.....	113	209
"	82	U	58	99	2	159	242
"	83	U	55	55	6	116	183
"	84	U	15	82	.....	97	138
"	84A	U	7	76	2	85	136
"	85	U	9	90	4	103	165
"	85A	U	3	74	2	79	125
Totals—Totaux.....	117	.....	4,889	7,934	404	13,227	20,012

Majority for / Majorité pour } **Samuel William Jacobs, 3,045.**

HOCHELAGA Population—1921, 67,836.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean Baptiste alias Jean Edouard Charles Bumbray.	Edouard Charles St-Père.			
Montréal, City (Cité	1	U	17	31	.....	48	63
"	2	U	48	152	.....	200	259
"	3	U	23	159	.....	182	244
"	4	U	30	152	.....	182	262
"	5	U	29	120	6	155	231
"	5A	U	26	117	.....	143	181
"	6	U	23	143	.....	166	220
"	6A	U	18	119	2	139	186
"	7	U	6	20	.....	26	54
"	8	U	5	54	.....	59	88
"	10	U	19	147	.....	166	223
"	11	U	29	141	7	177	218
"	12	U	23	128	.....	151	} 376
"	12A	U	21	95	2	118	
"	13	U	21	140	1	162	182
"	13A	U	19	119	.....	138	170
"	14	U	29	97	1	127	155
"	14A	U	31	76	3	110	134
"	15	U	41	166	.....	207	267
"	16	U	21	100	1	122	284
"	16A	U	18	81	.....	99	135
"	17	U	40	146	5	191	166
"	18	U	24	103	.....	127	182
"	18A	U	49	121	.....	170	211
"	19	U	53	91	.....	144	188
"	19A	U	39	86	.....	125	160
"	20	U	18	96	1	115	152
"	20A	U	32	91	1	124	157
"	21	U	64	228	2	294	394
"	21A	U	26	95	.....	121	161
"	22	U	6	55	.....	61	98
"	23	U	35	96	1	132	179
"	23A	U	27	74	.....	101	144
"	24	U	20	81	.....	101	131
"	24A	U	15	105	.....	120	155
"	25	U	13	115	3	131	} 336
"	25A	U	37	92	.....	129	
"	26	U	27	159	1	187	246
"	27	U	24	82	5	111	144
"	28	U	56	119	3	178	227
"	29	U	5	35	.....	40	73
"	30	U	25	101	.....	126	214
"	31	U	19	79	3	101	165
"	31A	U	10	92	1	103	148
"	32	U	13	74	.....	87	130
"	33	U	24	128	1	153	222
"	34	U	18	129	.....	147	237
"	35	U	24	86	.....	110	152
"	35A	U	26	68	.....	94	144
"	36	U	16	113	.....	129	214
"	37	U	23	54	.....	77	106
"	38	U	30	126	.....	156	225
"	39	U	39	132	.....	171	250
"	40	U	30	90	.....	120	171
"	40A	U	28	101	.....	129	171
"	41	U	36	119	.....	155	207
"	41A	U	20	95	.....	115	162
"	42	U	26	121	.....	147	210
"	42A	U	30	97	.....	127	176
"	43	U	33	72	.....	105	171
"	43A	U	24	86	.....	110	161
"	44	U	20	83	.....	103	160
"	44A	U	18	75	.....	93	140

HOCHELAGA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean Baptiste alias Jean Edouard Charles Bumbray.	Edouard Charles St-Père.			
Montréal, City (Cité)—*Con.* ...	45	U	34	120	2	156	235
"	46	U	23	99	.....	122	175
"	47	U	20	109	.....	129	168
"	48	U	37	106	1	144	162
"	48A	U	20	78	.....	98	128
"	49	U	31	89	.....	120	166
"	49A	U	20	107	3	130	275
"	50	U	14	65	2	81	154
"	50A	U	24	55	.....	79	124
"	52	U	17	40	.....	57	104
"	53	U	29	91	.....	120	193
"	54	U	22	61	.....	83	132
"	55	U	31	79	.....	110	159
"	55A	U	35	58	.....	93	138
"	56	U	50	106	.....	156	257
"	57	U	35	107	5	147	225
"	58	U	23	125	.....	148	198
"	59	U	16	96	.....	112	185
"	60	U	30	147	3	180	257
"	61	U	17	90	.....	107	165
"	62	U	27	29	.....	56	95
"	63	U	30	35	.....	65	105
"	65	U	39	83	.....	122	171
"	66	U	33	89	.....	122	176
"	67	U	48	151	.....	199	256
"	68	U	37	118	.....	155	187
"	68A	U	30	74	.....	104	138
"	69	U	61	128	.....	189	246
"	70	U	21	77	.....	98	210
"	71	U	37	151	3	191	261
"	72	U	24	189	.....	213	264
"	73	U	14	74	.....	88	126
"	73A	U	21	123	2	146	183
"	74A	U	22	80	.....	102	148
"	74	U	21	119	.....	140	190
"	75	U	29	118	.....	147	225
"	76	U	23	152	.....	175	228
"	77	U	40	146	5	191	244
"	78	U	16	103	.....	119	163
"	79	U	21	100	.....	121	165
"	80	U	25	103	.....	128	161
"	81	U	21	111	.....	132	178
"	81A	U	31	118	2	151	190
"	82	U	27	102	.....	129	168
"	82A	U	13	102	.....	115	154
"	83	U	55	114	.....	169	243
"	84	U	100	126	.....	226	282
"	85	U	36	107	.....	143	203
"	86	U	56	113	3	172	246
"	87	U	27	75	.....	102	158
"	87A	U	28	75	.....	103	148
"	88	U	66	88	.....	154	255
"	89	U	20	110	.....	130	241
"	90	U	46	58	.....	104	} 272
"	90A	U	35	49	.....	84	
"	91	U	33	93	.....	126	185
"	91A	U	43	71	.....	114	165
"	92	U	37	100	.....	137	214
"	92A	U	34	94	2	130	199
"	93	U	36	93	3	132	173
"	93A	U	28	85	.....	113	176
"	94	U	40	81	5	126	175
"	94A	U	24	101	2	127	165

HOCHELAGA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Jean-Baptiste alias Jean Edouard Charles Bumbray.	Edouard Charles St-Père.			
Montréal, City (Cité)—*Con*....	95	U	34	144	.....	178	228
"	95A	U	33	109	.....	142	187
"	96	U	25	97	.....	122	166
"	96A	U	34	82	.....	116	163
"	97	U	44	120	.....	164	237
"	98	U	39	95	2	136	213
"	99	U	39	90	.....	129	180
"	100	U	59	61	.....	120	167
"	101	U	44	73	.....	117	160
"	101A	U	42	69	.....	111	149
"	102	U	56	72	.....	128	387
"	102A	U	55	84	3	142	
"	103	U	49	87	.....	136	194
"	104	U	45	79	.....	124	177
"	104A	U	58	51	1	110	180
"	105	U	64	77	.....	141	199
"	106	U	61	78	.....	139	264
"	107	U	56	99	.....	155	255
"	108	U	38	103	.....	141	221
"	109	U	57	94	.....	151	228
"	110	U	42	45	.....	87	141
"	110A	U	44	63	.....	107	184
"	111	U	37	86	.....	123	175
"	112	U	49	87	2	138	254
" Advance (Provisoire)	.....	U	6	12	.....	18	.....
Totals—Totaux.....	151	.....	4,732	14,741	101	19,574	27,803

Majority for / Majorité pour } Edouard Charles St-Père, 10,009.

JACQUES-CARTIER. Population (1921), 70,856.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Esioff Léon Patenaude.	Théodule Rhéaume.			
Lachine	1	U	87	22	.....	109	155
"	1A	U	93	44	2	139	180
"	2	U	165	35	.....	200	225
"	2A	U	168	50	2	220	258
"	3	U	65	36	.....	101	129
"	3A	U	82	39	.....	121	136
"	4	U	94	81	.....	175	198
"	5	U	53	37	1	91	107
"	6	U	100	93	2	195	219
"	7	U	76	100	.....	176	200
"	8	U	45	93	.....	138	162
"	8A	U	43	62	2	107	136
"	9	U	84	57	2	143	166
"	9A	U	97	73	4	174	210
"	10	U	73	93	.....	166	221
"	10A	U	70	105	2	177	206
"	11	U	43	55	.....	98	123
"	11A	U	32	72	2	106	129
"	12	U	81	144	2	227	272
"	13	U	108	123	2	233	264
"	14	U	61	69	.....	130	167
"	14A	U	64	44	.....	108	132
"	15	U	85	103	2	190	228
"	16	U	43	73	1	117	141
"	17	U	63	99	3	165	236
"	17A	U	100	48	.....	148	212
"	18	U	62	91	.....	153	192
"	18A	U	56	123	.....	179	226
"	19	U	52	84	2	138	171
"	19A	U	40	91	.....	131	180
"	20	U	52	60	.....	112	135
"	20A	U	43	74	.....	117	145
"	21	U	53	22	.....	75	96
"	22	U	56	87	.....	143	188
"	23	U	41	85	.....	126	160
"	23A	U	47	89	.....	136	166
"	24	U	44	62	.....	106	140
"	24A	U	43	94	.....	137	180
"	25	U	88	117	2	207	287
"	26	U	86	71	7	164	218
"	27	U	68	60	2	130	176
"	27A	U	73	72	1	146	204
"	28	U	73	34	7	114	144
"	28A	U	88	49	.....	137	167
Lasalle, Town (Ville)	29	R	67	76	5	148	181
" "	29B	R	82	68	.....	150	162
" "	29A	R	60	182	.....	242	250
St-Pierre, Town (Ville)	30	U	65	42	.....	107	120
" "	30A	U	58	108	.....	166	193
" "	31	U	54	78	.....	132	164
" "	31A	U	55	90	4	149	169
" "	32	U	55	53	.....	108	124
" "	32A	U	70	88	.....	158	179
" "	33	U	53	81	.....	134	154
" "	33A	U	53	99	.....	152	162
" "	34	U	124	80	1	205	229
Dorval, Town (Ville)	35	R	107	49	.....	156	170
" "	35A	R	96	77	.....	173	195
" "	36	R	63	129	.....	192	249
" "	36A	R	73	100	2	175	217
Présentation-de-la-Ste-Vierge	37	R	61	66	2	129	168
Pointe Claire, Town (Ville)	38	R	60	127	.....	187	193
" "	38A	R	46	119	.....	165	197

JACQUES-CARTIER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Esioff Léon Patenaude.	Théodule Rhéaume.			
Pointe Claire, Town (Vile)-*Con.*	39	R	128	64	2	194	247
" "	39A	R	113	102	.....	215	254
" "	40	R	86	38	.....	124	151
" "	40A	R	96	47	.....	143	184
" "	41	R	97	84	.....	181	224
" "	41A	R	74	74	.....	148	216
" "	41B	R	107	64	4	175	207
Pointe Claire, Parish (Paroisse)	42	R	10	230	2	242	284
Beaconsfield, Town (Ville).....	43	R	102	119	2	223	268
Baie d'Urfé, Town (Ville).....	44	R	55	32	.....	87	111
Ste-Anne, Parish (Paroisse)....	45	R	93	48	.....	141	164
" "	46	R	105	50	1	156	196
" "	47	R	18	28	.....	46	60
Ste-Anne-de-Bellevue, Town (Ville).....	48	R	58	101	.....	159	187
" "	48A	R	95	80	.....	175	205
" "	49	R	82	96	.....	178	210
" "	50	R	74	77	5	156	168
" "	50A	R	80	101	.....	181	214
" "	51	R	109	56	.....	165	200
" "	51A	R	115	64	2	181	203
Senneville, Village.....	52	R	147	72	.....	219	259
Ste-Geneviève, Parish (Paroisse).....	53	R	51	126	1	178	197
" "	54	R	68	117	.....	185	239
Des Ormeaux, Village.....	54A	R	21	100	.....	121	209
Ile Bizard, Parish (Paroisse)...	55	R	68	61	1	130	161
" " ...	55A	R	56	86	.....	142	228
Ste-Geneviève, Village.....	56	R	75	51	.....	126	149
Ste-Geneviève-de-Pierrefonds..	57	R	53	146	.....	199	253
Roxboro.....	58	R	1	11	.....	12	13
Saraguay, Village.....	59	R	25	32	1	58	85
St-Laurent, Parish (Paroisse)...	60	R	89	60	.....	149	188
" " ...	61	R	109	79	.....	188	219
" " ...	62	R	58	50	.....	108	139
Côte-St-Luc, Village.....	63	R	101	24	2	127	140
" "	63A	R	30	19	.....	49	73
St-Laurent, Town (Ville).....	64	U	152	87	1	240	270
" "	64A	U	140	73	.....	213	228
" "	65	U	155	62	.....	217	250
" "	66	U	115	83	.....	198	232
" "	67	U	116	93	7	216	280
" "	68	U	117	113	.....	230	268
" "	69	U	101	102	1	204	235
Verdun, City (Cité).....	70	U	45	70	7	122	156
" "	70A	U	73	71	.....	144	180
" "	71	U	84	115	17	216	285
" "	72	U	86	53	.....	139	181
" "	72A	U	63	73	1	136	171
" "	73	U	94	43	1	138	177
" "	74	U	61	56	3	120	150
" "	74A	U	73	79	1	153	175
" "	75	U	97	52	3	152	189
" "	76	U	79	37	.....	116	177
" "	76A	U	92	57	.....	149	192
" "	77	U	125	83	2	210	277
" "	78	U	76	44	.....	120	169
" "	79	U	49	21	.....	70	92
" "	80	U	107	98	1	206	273
" "	81	U	99	76	2	177	223
" "	81A	U	88	81	1	170	216

JACQUES-CARTIER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Esioff Léon Patenaude.	Théodule Rhéaume.			
Verdun, City (Cité)—*Con.*	82	U	89	58	1	148	183
" "	82A	U	79	67	1	147	145
" "	83	U	95	56	.....	151	203
" "	83A	U	70	53	3	126	174
" "	84	U	76	72	9	157	224
" "	84A	U	110	65	2	177	245
" "	84B	U	103	64	3	170	212
" "	85	U	120	46	1	167	226
" "	85A	U	107	48	2	157	206
" "	86	U	114	33	.....	147	221
" "	86A	U	107	34	8	149	232
" "	87	U	98	40	.....	138	191
" "	87A	U	79	24	.....	103	143
" "	88	U	128	43	.....	171	217
" "	88A	U	99	50	6	155	175
" "	89	U	160	26	2	188	244
" "	90	U	131	26	2	159	208
" "	91	U	38	33	.....	71	93
" "	92	U	62	26	.....	88	113
MONTREAL, CITY (CITÉ)							
Ahuntsic-Bordeaux	100	U	46	163	.....	209	256
"	101	U	47	103	.....	150	186
"	101A	U	35	74	2	111	128
"	102	U	29	59	2	90	126
"	103	U	38	85	.....	123	132
"	104	U	47	118	.....	165	194
"	104A	U	39	101	.....	104	172
"	105	U	57	147	.....	204	261
"	106	U	31	96	2	129	152
"	106A	U	44	134	3	181	200
"	107	U	78	119	6	203	227
"	107A	U	50	93	3	146	161
"	108	U	115	121	2	238	267
"	109	U	101	116	1	218	245
"	109A	U	88	75	1	164	182
"	110	U	57	54	2	113	131
"	110A	U	83	91	.....	174	197
Notre-Dame-de-Grâces	111	U	11	23	5	39	41
" "	112	U	27	98	2	127	154
" "	112A	U	39	125	2	166	201
" "	113	U	49	148	4	201	259
" "	114	U	13	54	.....	67	95
" "	115	U	38	37	1	76	83
" "	116	U	129	36	.....	165	186
" "	116A	U	93	28	1	122	200
" "	117	U	15	5	.....	20	23
St-Paul-Emard	118	U	80	104	1	185	221
"	118A	U	76	121	.....	197	239
"	119	U	56	87	.....	143	173
"	119A	U	93	100	.....	193	240
"	120	U	85	103	3	191	241
"	120A	U	88	143	6	237	287
"	121	U	87	160	2	249	312
"	121A	U	62	177	1	240	276
"	122	U	47	121	6	174	231
"	122A	U	57	141	7	205	263
"	123	U	61	156	.....	217	273
"	124	U	79	140	2	221	290
"	124A	U	98	156	3	257	321
"	125	U	63	133	1	197	230
"	125A	U	53	126	.....	179	210
"	126	U	54	110	1	165	220
"	126A	U	71	140	3	214	296
"	126B	U	81	87	1	169	234

JACQUES-CARTIER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Esioff Léon Patenaude.	Théodule Rhéaume.			
MONTREAL CITY (CITÉ)							
St-Paul-Emard	127	U	25	130	.....	155	191
"	127A	U	28	136	.....	164	210
"	128	U	55	147	.....	202	256
"	128A	U	52	141	1	194	296
"	129	U	66	130	2	198	295
"	129A	U	62	100	3	165	243
"	129B	U	49	55	1	105	162
"	130	U	47	81	.....	128	188
"	130A	U	60	103	1	164	240
"	131	U	55	113	.....	168	228
"	131A	U	63	77	2	142	222
"	132	U	56	135	.....	191	263
"	132A	U	41	149	.....	190	253
"	132B	U	43	93	.....	136	179
"	133	U	77	117	9	203	287
"	133A	U	70	100	.....	170	239
"	134	U	45	92	.....	137	185
"	134A	U	68	101	.....	169	222
"	135	U	53	111	.....	164	242
Montreal, Advance (Provisoire)	1	U	5	1	.....	6	.....
" "	2	U	3	4	.....	7	.....
Totals—Totaux	206	.....	14,956	16,826	270	32,052	40,086

Majority for / Majorité pour } **Théodule Rhéaume, 1,870.**

LAURIER-OUTREMONT. Population—1921, 67,682.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alexandre Mercier.	Hon. Rodolphe Monty.			
Laurier Ward (Quartier)	1	U	143	29	1	173	324
" "	1A	U	57	32	1	90	184
" "	2	U	110	22	2	134	254
" "	2A	U	68	15	1	84	154
" "	3	U	107	20	3	130	243
" "	3A	U	60	8	1	69	137
" "	4	U	86	23	.....	109	262
" "	4A	U	50	8	.....	58	135
" "	5	U	92	19	1	112	225
" "	5A	U	47	11	.....	58	106
" "	6	U	82	38	1	121	236
" "	6A	U	51	44	1	96	150
" "	7	U	71	84	.....	155	268
" "	7A	U	51	52	.....	103	224
" "	8	U	85	72	.....	157	250
" "	8A	U	62	41	.....	103	199
" "	9	U	58	61	1	120	200
" "	9A	U	41	52	.....	93	129
" "	10	U	59	57	1	117	200
" "	11	U	54	69	1	124	256
" "	12	U	40	60	2	102	201
" "	12A	U	37	24	.....	61	129
" "	13	U	58	47	.....	105	200
" "	13A	U	45	43	3	91	151
" "	14	U	63	54	1	118	220
" "	14A	U	35	40	3	78	123
" "	15	U	68	53	4	125	195
" "	15A	U	52	24	.....	76	143
" "	16	U	55	52	2	109	197
" "	16A	U	46	18	.....	64	126
" "	17	U	77	20	6	103	210
" "	18	U	88	25	2	115	192
" "	19	U	122	24	4	150	199
" "	20	U	147	36	.....	183	292
" "	21	U	125	20	3	148	290
" "	22	U	120	28	2	150	226
" "	22A	U	54	8	.....	62	105
" "	23	U	80	42	.....	122	193
" "	23A	U	53	23	2	78	125
" "	24	U	67	73	1	141	281
" "	25	U	57	65	.....	122	220
" "	25A	U	66	35	1	102	176
" "	26	U	61	79	.....	140	284
St. Michel Ward (Quartier)	27	U	62	119	.....	181	249
" "	28	U	83	96	.....	179	303
" "	29	U	52	69	3	124	296
" "	30	U	73	40	.....	113	203
" "	30A	U	31	15	3	49	98
" "	31	U	115	64	3	182	283
" "	32	U	82	26	4	112	184
" "	33	U	80	19	.....	99	164
" "	34	U	92	34	1	127	214
" "	35	U	86	49	8	143	255
" "	35A	U	39	29	.....	68	133
" "	36	U	73	51	2	126	222
" "	36A	U	27	33	.....	60	116
" "	37	U	91	113	.....	204	318
" "	37A	U	48	68	1	117	193
" "	38	U	65	121	.....	186	310
" "	38A	U	80	91	2	173	259
" "	39	U	51	91	2	144	273
" "	39A	U	70	108	2	180	257
" "	40	U	94	92	.....	186	315

LAURIER-OUTREMONT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alexandre Mercier.	Hon. Rodolphe Monty.			
MONTREAL, CITY (CITÉ)							
St. Michel Ward (Quartier)-*Con*	40A	U	38	65	.....	103	191
" "	41	U	49	47	.....	96	179
" "	41A	U	44	68	2	114	174
" "	42	U	38	59	3	100	220
" "	42A	U	45	69	.....	114	179
" "	43	U	63	35	1	99	191
" "	43A	U	35	52	.....	87	162
" "	44	U	95	38	3	136	257
" "	44A	U	44	19	2	65	125
" "	45	U	100	24	1	125	245
" "	45A	U	48	38	.....	86	160
" "	46	U	71	45	.....	116	234
" "	47	U	101	41	.....	142	215
" "	47A	U	51	38	1	90	130
" "	48	U	111	79	.....	190	248
" "	48A	U	31	53	1	85	128
" "	49	U	56	72	.....	128	201
" "	49A	U	49	73	.....	122	174
" "	50	U	52	66	.....	118	191
" "	50A	U	51	53	1	105	156
" "	51	U	56	79	.....	135	199
" "	51A	U	34	35	.....	69	101
" "	52	U	50	54	4	108	157
" "	52A	U	42	59	.....	101	148
St. John Ward (Quartier).....	53	U	58	71	.....	129	203
" "	53A	U	20	44	2	66	102
" "	54	U	37	58	.....	95	176
" "	54A	U	37	31	1	69	131
" "	55	U	72	119	.....	191	264
" "	55A	U	46	103	1	150	213
" "	56	U	53	106	.....	159	256
" "	57	U	43	115	1	159	247
" "	58	U	34	106	.....	140	240
" "	59	U	45	69	.....	114	175
" "	59A	U	37	53	2	92	147
" "	60	U	41	59	1	101	148
" "	61	U	41	56	.....	97	170
" "	62	U	84	63	.....	147	276
" "	63	U	46	22	.....	68	112
" "	64	U	70	29	.....	99	158
" "	65	U	122	49	8	179	299
" "	65A	U	56	31	.....	87	147
" "	66	U	140	36	.....	176	291
" "	66A	U	68	30	.....	98	162
" "	67	U	103	25	1	129	195
" "	67A	U	46	25	.....	71	120
" "	68	U	94	41	.....	135	209
" "	68A	U	57	14	.....	71	124
" "	69	U	89	38	.....	127	201
" "	70	U	101	40	3	144	281
" "	70A	U	49	14	.....	63	119
" "	71	U	116	30	.....	146	266
" "	71A	U	59	30	1	90	229
" "	72	U	167	33	3	203	335
" "	72A	U	51	21	.....	72	139
" "	73	U	124	18	8	150	284
" "	74	U	122	31	.....	153	263
" "	74A	U	31	12	.....	43	73
" "	75	U	113	19	.....	132	213
" "	75A	U	58	13	.....	71	112
" "	76	U	95	22	.....	117	208
" "	76A	U	54	15	.....	69	106
" "	77	U	21	43	3	67	132

LAURIER-OUTREMONT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alexandre Mercier.	Hon. Rodolphe Monty.			
MONTREAL, CITY (CITÉ)							
St John Ward (Quartier)—*Con.*	78	U	44	69	1	114	188
" "	79	U	128	51	.....	179	289
" "	79A	U	54	15	.....	69	121
" "	80	U	102	43	.....	145	260
" "	81	U	120	32	1	153	258
" "	82	U	94	19	1	114	231
" "	82A	U	42	13	1	56	178
" "	83	U	117	40	.....	157	278
" "	84	U	88	15	.....	103	213
" "	84A	U	45	7	.....	52	108
" "	85	U	78	31	.....	109	219
" "	85A	U	39	18	3	60	99
" "	86	U	91	29	.....	120	257
" "	87	U	69	11	.....	80	175
" "	87A	U	41	30	6	77	147
" "	88	U	105	53	1	159	291
" "	89	U	30	33	.....	63	116
" "	90	U	55	48	2	105	165
" "	91	U	55	32	1	88	180
Outremont, City (Cité).....	92	U	29	33	.....	62	104
" "	93	U	61	54	1	116	175
" "	93A	U	39	42	1	82	122
" "	94	U	75	123	.....	198	290
" "	94A	U	42	104	.....	146	199
" "	95	U	70	125	.....	195	227
" "	96	U	65	71	.....	136	174
" "	96A	U	45	34	.....	79	113
" "	97	U	67	81	.....	148	208
" "	98	U	97	111	1	209	287
" "	98A	U	63	89	.....	152	226
" "	99	U	87	92	.....	179	286
" "	99A	U	43	60	2	105	156
" "	99B	U	57	56	1	113	180
" "	100	U	59	94	.....	153	236
" "	100A	U	44	90	.....	134	215
" "	101	U	78	121	.....	199	280
" "	101A	U	62	102	.....	164	223
" "	102	U	77	85	.....	162	247
" "	102A	U	54	79	2	135	210
" "	103	U	68	102	.....	170	249
" "	103A	U	48	75	.....	123	171
" "	104	U	90	100	.....	190	275
" "	104A	U	43	127	.....	170	228
" "	105	U	54	111	4	169	239
" "	106	U	88	77	2	167	219
" "	106A	U	35	52	.....	87	116
" "	107	U	106	62	1	169	232
" "	107A	U	65	57	.....	122	146
" "	108	U	87	51	.....	138	194
" "	109	U	26	18	1	45	71
" "	110	U	62	61	.....	123	198
" "	110A	U	39	52	2	93	147
" "	111	U	54	106	1	161	205
" "	111A	U	57	56	.....	113	156
" "	112	U	80	67	.....	147	196
" "	113	U	80	90	2	172	241
" "	113A	U	33	77	4	114	155
" "	114	U	99	42	.....	141	238
" "	115	U	83	78	.....	161	281
" "	115A	U	57	65	.....	122	178
" "	116	U	76	80	.....	156	264
" "	116A	U	70	50	.....	120	199
" "	117	U	93	76	.....	169	254

LAURIER-OUTREMONT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Alexandre Mercier.	Hon. Rodolphe Monty.			
Outremont City—*Con*.....	117A	U	54	47	1	102	155
" "	118	U	70	81	.....	151	199
Montreal Outremont, (Advance provisoire).....	1	U	63	37	.....	100	
Totals—Totaux.....	192	.....	12,889	10,105	178	23,172	38,287

Majority for / Majorité pour } **Joseph Alexandre Mercier, 2,784.**

MAISONNEUVE Population—1921, 65,646.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hubert Desjardins	Daniel McAvoy.	Clément Robitaille.	William Tremblay.			
MONTREAL, CITY (CITÉ)									
Maisonneuve, Ward (Quartier)	1	U	60	0	136	4	1	201	245
"	1A	U	29	1	50	8	.....	88	215
"	2	U	43	1	123	6	.....	173	215
"	2A	U	30	1	91	8	.....	130	159
"	3	U	59	1	132	17	1	210	268
"	4	U	52	0	123	6	2	183	225
"	5	U	57	0	118	24	2	201	279
"	6	U	41	4	110	16	1	172	243
"	7	U	59	1	175	9	.....	244	308
"	8	U	39	1	114	5	.....	159	223
"	8A	U	48	1	115	3	.....	167	188
"	9	U	48	0	89	22	.....	159	227
"	9A	U	39	2	97	8	3	149	194
"	10	U	41	3	136	19	.....	199	267
"	11	U	53	1	119	19	.....	192	245
"	11A	U	29	1	77	9	.....	116	245
"	12	U	25	0	211	11	.....	247	339
"	13	U	53	1	156	18	.....	228	284
"	13A	U	55	1	174	24	.....	254	322
"	14	U	63	3	123	7	.....	196	270
"	15	U	55	1	101	7	.....	164	210
"	16	U	35	0	133	16	.....	184	239
"	17	U	79	2	92	14	1	188	244
"	18	U	29	2	80	29	.....	140	194
"	19	U	29	0	124	7	2	162	231
"	20	U	60	0	81	3	.....	144	216
"	20A	U	57	1	96	17	.....	171	241
"	21	U	80	2	100	11	.....	193	233
"	21A	U	84	0	65	12	1	162	212
"	22	U	133	3	112	8	.....	256	327
"	23	U	135	8	70	2	.....	215	274
"	24	U	77	0	78	3	2	160	217
"	24A	U	64	2	49	4	.....	119	150
"	25	U	39	4	96	3	2	144	180
"	25A	U	66	0	103	7	1	177	223
"	26	U	101	2	144	5	.....	252	307
"	27	U	87	0	107	4	6	204	257
"	28	U	96	1	74	3	3	177	241
"	29	U	67	2	89	12	1	171	230
"	30	U	64	1	110	6	.....	181	241
"	30A	U	92	1	74	8	1	176	219
"	31	U	63	1	78	9	3	154	203
"	32	U	38	0	91	11	.....	140	215
"	33	U	36	2	142	18	.....	198	258
"	34	U	43	0	111	23	.....	177	232
"	35	U	43	3	76	21	1	144	240
"	36	U	25	0	65	10	1	101	147
"	37	U	22	1	83	13	.....	119	162
Mercier Ward (Quartier)	38	U	68	0	51	5	.....	124	166
"	39	U	78	0	50	10	.....	138	172
"	40	U	82	1	41	6	.....	130	187
"	40A	U	91	5	44	10	5	155	206
"	41	U	39	2	87	9	3	140	189
"	42	U	76	3	140	13	.....	232	308
"	43	U	18	0	32	3	.....	53	73
"	44	U	35	1	111	6	.....	153	207
"	45	U	41	1	66	15	.....	123	158
"	46	U	59	2	77	2	3	143	180
"	47	U	73	2	73	1	.....	149	200
"	48	U	77	1	42	1	1	122	167
"	48A	U	14	1	70	7	2	94	120
"	49	U	29	1	61	2	.....	93	143
"	50	U	52	2	146	1	.....	201	255

MAISONNEUVE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hubert Desjardins	Daniel McAvoy.	Clément Robitaille.	William Tremblay.			
MONTRÉAL, CITY (CITÉ)—Con.									
Mercier Ward (Quartier).....	51	U	49	1	157	6	.....	213	263
"	52	U	46	2	122	15	.....	185	227
"	53	U	26	3	153	8	.....	190	241
"	54	U	34	0	83	9	.....	126	177
"	55	U	32	0	45	4	6	87	141
"	56	U	94	3	84	11	.....	192	264
"	57	U	41	1	137	7	.....	180	242
"	58	U	38	1	150	7	.....	196	254
"	59	U	62	1	119	7	4	193	300
"	60	U	46	0	28	8	2	84	134
"	61	U	5	2	75	3	.....	85	116
"	62	U	37	3	70	5	.....	115	174
"	63	U	22	0	93	2	.....	117	159
"	64	U	46	2	129	11	3	191	250
Rosemont Ward (Quartier)...	65	U	65	0	68	5	.....	138	236
"	65A	U	59	1	55	5	2	122	185
"	66	U	48	0	72	2	8	130	198
"	67	U	95	3	81	6	1	186	273
"	68	U	59	0	85	5	.....	149	225
"	69	U	51	2	44	2	.....	99	136
"	70	U	64	1	90	6	.....	161	229
"	71	U	61	2	46	6	.....	115	175
"	71A	U	40	1	70	2	.....	113	149
"	72	U	98	1	121	6	2	228	315
"	73	U	103	0	119	6	.....	228	294
"	74	U	67	2	60	11	.....	140	197
"	74A	U	56	0	72	6	4	138	200
"	75	U	70	0	40	12	.....	122	188
"	76	U	56	0	52	10	2	120	162
"	76A	U	52	1	59	4	.....	116	183
"	77	U	57	2	57	4	.....	120	185
"	77A	U	50	2	37	3	.....	92	185
"	78	U	76	0	29	8	.....	113	168
"	79	U	71	3	106	5	.....	185	255
"	80	U	62	4	73	3	.....	142	185
"	81	U	63	3	99	7	.....	172	239
"	82	U	54	1	98	10	4	167	222
"	83	U	46	2	111	18	.....	177	243
"	84	U	138	2	103	3	1	247	314
"	85	U	77	1	88	5	3	174	267
"	86	U	44	2	75	3	1	125	205
"	86A	U	39	1	83	2	.....	125	202
Ahuntsic Ward (Quartier).....	87	U	37	1	82	4	.....	124	203
"	87A	U	53	2	55	4	1	115	204
"	88	U	33	0	67	3	21	124	176
"	88A	U	37	2	82	2	.....	123	177
"	89	U	54	2	112	4	.....	172	262
"	90	U	71	0	132	1	1	205	267
"	91	U	71	1	125	1	1	199	262
"	92	U	26	1	84	4	.....	115	200
Montreal North (Nord).....	93	R	32	2	123	4	3	164	249
"	94	R	19	2	95	1	.....	117	177
"	95	R	20	0	97	2	1	120	199
"	96	R	51	1	128	4	.....	184	295
"	97	R	21	2	123	3	.....	149	259
"	98	R	35	2	105	3	2	147	255
"	99	R	29	4	110	4	1	148	278
St-Michel-de-Laval, Town (Ville).....	100	R	41	8	127	0	.....	176	220
St-Léonard-Port-Maurice, Town (Ville).....	101	R	67	1	93	5	.....	166	197
St-Léonard-Port-Maurice, Parish (Paroisse).....	102	R	82	1	40	2	.....	125	18[illegible]

MAISONNEUVE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hubert Desjardins	Daniel McAvoy.	Clément Robitaille.	William Tremblay.			
Rivière-des-Prairies, Parish (Paroisse)	103	R	48	0	59	2	.....	109	175
" "	104	R	41	1	44	1	.....	87	145
Laval-de-Montréal, Town (Ville)	105	R	84	0	102	5	1	192	264
Pointe-aux-Trembles, Town (Ville)	106	R	86	3	141	7	.....	237	285
" "	107	R	82	2	123	10	.....	217	292
" "	108	R	67	0	88	8	.....	163	223
" "	109	R	100	2	149	8	.....	259	328
Montréal Est, Town (Ville)	110	R	29	1	53	4	1	88	155
" "	111	R	52	1	123	6	.....	182	230
" "	112	R	49	1	132	3	.....	185	244
" "	113	R	35	0	105	0	1	141	178
Montreal, Advance (Provisoire)		U	1	0	9	1	.....	11	.....
Totals—Totaux	135		7,406	183	12,624	994	126	21,333	29,573

Majority for / Majorité pour **Clément Robitaille** over (sur) **H. Desjardins, 5,218. / W. Tremblay, 11,630. / D. McAvoy, 12,441.**

MOUNT ROYAL Population—1921, 39,487.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Louis Calder.	Robert Smeaton White.			
Westmount, City (Ville)	1	U	50	168	.....		262
"	1A	U	43	138	1	218	217
"	2	U	34	146	.....	182	216
"	2A	U	18	129	1	180	172
"	3	U	50	173	1	148	260
"	3A	U	48	171	1	224	246
"	4	U	57	156	.....	220	252
"	4A	U	31	133	.....	213	193
"	5	U	36	120	2	164	192
"	5A	U	32	109	.....	158	177
"	6	U	30	125	.....	141	185
"	6A	U	29	96	.....	155	152
"	7	U	30	138	.....	125	197
"	7A	U	36	104	.....	168	171
"	8	U	59	187	.....	140	291
"	9	U	57	110	1	246	223
"	9A	U	29	97	1	168	164
"	10	U	29	136	.....	127	198
"	10A	U	18	128	.....	165	167
"	11	U	38	126	.....	146	198
"	11A	U	29	114	.....	164	174
"	12	U	51	199	.....	143	297
"	12A	U	25	160	.....	250	219
"	13	U	35	173	2	185	238
"	13A	U	30	123	.....	210	170
"	14	U	26	153	.....	153	214
"	14A	U	23	132	1	179	183
"	15	U	72	163	2	156	284
"	16	U	54	122	1	237	198
"	16A	U	32	109	.....	177	175
"	17	U	65	121	4	141	228
"	17A	U	36	117	3	190	186
"	18	U	54	127	.....	156	227
"	18A	U	38	124	1	181	210
"	19	U	49	168	1	163	267
"	20	U	27	96	.....	218	156
"	20A	U	38	85	.....	123	149
"	21	U	69	126	.....	123	250
"	21A	U	54	115	3	195	212
"	22	U	42	149	.....	172	246
"	22A	U	48	107	.....	191	193
"	23	U	44	113	.....	155	220
"	24	U	41	115	6	157	179
"	24A	U	31	110	1	162	177
"	25	U	56	161	3	142	275
"	26	U	34	98	.....	220	167
"	26A	U	33	115	1	132	171
"	27	U	34	105	.....	149	178
"	27A	U	50	92	2	139	165
"	28	U	42	104	1	144	177
"	28A	U	35	130	.....	147	193
"	29	U	45	80	2	165	175
"	29A	U	38	59	2	127	127
						99	
MONTREAL CITY (CITÉ) Notre-Dame-de-Grâce Ward (Quartier)	30	U	94	126	.....	220	284
" "	30A	U	94	95	1	190	236
" "	31	U	92	100	1	193	237
" "	32	U	41	121	.....	162	221
" "	32A	U	39	118	1	158	204
" "	33	U	23	114	.....	137	177
" "	33A	U	34	86	.....	120	150
" "	33B	U	34	123	2	159	209
" "	34	U	45	108	.....	153	218

MOUNT ROYAL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Louis Calder.	Robert Smeaton White.			
MONTREAL, CITY (CITÉ)—*Con.*							
Notre-Dame-de-Grâce—*Con.*	34A	U	46	112	2	160	196
" "	35	U	35	97	1	133	156
" "	35A	U	31	101	2	134	165
" "	36	U	44	123	.....	167	196
" "	36A	U	40	98	2	140	166
" "	37	U	38	136	1	175	199
" "	37A	U	67	155	1	223	247
" "	38	U	73	187	2	262	287
" "	39	U	48	109	1	158	188
" "	39A	U	49	124	1	174	205
" "	40	U	91	169	1	261	285
" "	41	U	62	129	.....	191	222
" "	41A	U	53	137	1	191	217
" "	42	U	39	115	1	155	189
" "	42A	U	52	135	.....	187	223
" "	42B	U	36	107	3	146	191
" "	43	U	43	132	.....	175	245
" "	43A	U	66	151	.....	217	263
" "	44	U	55	154	.....	209	270
" "	45	U	54	144	2	200	242
" "	45A	U	54	153	1	208	256
" "	46	U	74	139	.....	213	259
" "	46A	U	54	138	.....	192	239
" "	47	U	68	124	3	195	236
" "	48	U	58	108	1	167	238
" "	48A	U	42	115	3	160	221
" "	49	U	33	103	1	137	199
" "	49A	U	28	115	1	144	215
" "	50	U	46	120	1	167	210
" "	50A	U	48	117	.....	165	217
" "	51	U	62	121	.....	183	240
" "	52	U	40	165	.....	205	284
" "	53	U	64	84	1	149	197
" "	53A	U	60	97	1	158	184
" "	54	U	119	118	.....	237	289
" "	55	U	99	165	1	265	300
" "	55A	U	91	158	.....	249	286
" "	56	U	54	144	1	199	230
" "	57	U	81	81	3	165	181
" "	58	U	56	66	1	123	154
" "	58A	U	43	79	2	124	162
" "	59	U	56	111	.....	167	190
" "	59A	U	74	88	1	163	201
" "	60	U	50	134	2	186	223
" "	60A	U	64	106	1	171	224
" "	61	U	77	136	8	221	293
" "	61A	U	78	110	6	194	257
Hampstead, Town (Ville).....	62	U	15	87	1	103	111
Mount Royal Ward (Quartier) .	63	U	102	94	.....	196	281
" " ..	63A	U	81	101	1	183	236
" " ..	64	U	80	64	1	145	217
" " ..	65	U	96	64	.....	160	204
" " ..	65A	U	121	63	.....	184	245
" " ..	65B	U	89	40	1	130	174
" " ..	65C	U	160	77	1	238	306
" " ..	65D	U	115	70	.....	185	241
" " ..	65E	U	116	77	.....	193	247
" " ..	66	U	101	159	.....	260	305
" " ..	66A	U	99	143	2	244	289

MOUNT ROYAL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Louis Calder.	Robert Smeaton White.			
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Ahuntsic Ward (Quartier)....	68	U	62	147	.....	209	256
" "	68A	U	49	148	2	199	248
" "	68B	U	55	121	3	179	221
St-Jean "	69	U	55	110	.....	165	233
" "	69A	U	64	104	1	169	225
" "	69B	U	48	103	.....	151	210
St. Andrew's "	70	U	21	112	.....	133	165
" "	70A	U	26	113	.....	139	168
Montréal West (Ouest).....	71	U	52	191	.....	243	287
" "	72	U	30	110	1	141	168
" "	72A	U	48	114	.....	162	180
" "	73	U	63	194	.....	257	289
" "	73A	U	49	192	.....	241	274
" Advance (Provisoire).	.....	U	7	23	.....	30	.....
Totals—Totaux.....	135	.....	7,129	16,377	123	23,629	29,066

Majority for / Majorité pour } **Robert Smeaton White, 9,248.**

STE-ANNE. Population—1921, 54,834.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	James John Edmund Guerin.	Thomas O'Connell.	Joseph Tremblay.			
UPON A RECOUNT—SUR UN NOUVEAU DÉPOUILLEMENT								
MONTRÉAL CITY (CITÉ)								
Montreal, City (Cité)	1	U	97	33	4	1	135	173
"	2	U	59	79	0	.....	138	183
"	3	U	105	90	6	3	204	286
"	4	U	83	70	0	1	154	192
"	4A	U	84	64	3	1	152	194
"	5	U	51	52	1	.....	104	126
"	6	U	43	80	2	0	125	168
"	7	U	55	76	0	1	132	175
"	7A	U	61	85	2	1	149	180
"	8	U	53	107	3	2	165	206
"	8A	U	48	100	0	.....	148	180
"	9	U	59	82	4	3	148	169
"	9A	U	47	71	2	.....	120	142
"	10	U	68	96	1	1	166	211
"	10A	U	40	74	2	2	118	144
"	11	U	74	66	0	.....	140	185
"	11A	U	65	73	0	.....	138	163
"	12	U	102	63	0	2	167	228
"	12A	U	115	99	0	2	216	287
"	13	U	59	80	0	2	141	194
"	14	U	63	48	3	.....	114	154
"	14A	U	73	41	1	1	116	146
"	15	U	60	53	1	3	117	178
"	15A	U	68	43	0	1	112	150
"	16	U	112	53	0	1	166	214
"	17	U	87	32	0	2	121	153
"	17A	U	101	27	0	.....	128	160
"	18	U	67	23	4	2	96	137
"	19	U	73	61	2	3	139	204
"	19A	U	61	74	2	2	139	191
"	20	U	44	50	0	.....	94	159
"	20A	U	51	45	0	1	97	146
"	21	U	49	77	5	0	131	157
"	21A	U	64	65	0	.....	129	159
"	22	U	63	74	2	.....	139	176
"	22A	U	62	70	6	.....	138	171
"	23	U	58	54	3	1	116	168
"	23A	U	77	74	7	2	160	209
"	24	U	55	162	8	3	228	261
"	25	U	107	46	9	.....	162	213
"	26	U	72	73	8	2	155	238
"	26A	U	63	55	6	1	125	188
"	27	U	54	52	1	2	109	173
"	28	U	57	81	1	1	140	167
"	29	U	81	128	0	1	210	249
"	30	U	17	87	8	2	114	149
"	30A	U	11	106	16	2	135	154
"	31	U	34	103	11	.....	148	173
"	32	U	54	166	11	1	232	287
"	33	U	37	126	8	1	172	216
"	34	U	32	124	4	1	161	181
"	34A	U	24	78	5	.....	107	133
"	35	U	41	86	2	.....	129	147
"	35A	U	28	114	5	.....	147	169
"	36	U	68	109	4	2	183	230
"	37	U	31	91	1	.....	123	148
"	37A	U	38	93	2	1	134	165
"	38	U	65	133	4	.....	202	224
"	38A	U	48	130	7	.....	185	212

ST. ANN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James John Edmund Guerin.	Thomas O'Connell.	Joseph Tremblay.			
Montreal, City (Cité)	39	U	50	165	9	.....	224	261
"	40	U	54	122	11	4	191	240
"	41	U	38	98	3	3	142	170
"	41A	U	32	101	4	2	139	163
"	42	U	44	119	0	.....	163	183
"	42A	U	45	91	4	1	141	170
"	43	U	34	107	3	.....	144	192
"	44	U	48	60	4	2	114	154
"	44A	U	44	88	2	1	135	185
"	45	U	36	102	5	1	144	171
"	45A	U	36	110	2	.....	148	169
"	46	U	58	103	3	2	166	215
"	47	U	76	82	7	1	166	210
"	48	U	129	17	10	4	160	200
"	49	U	185	46	17	3	251	293
"	50	U	162	49	10	2	223	287
"	51	U	118	25	10	2	155	175
"	51A	U	119	28	12	.....	159	199
"	52	U	182	43	18	2	245	286
"	53	U	103	20	9	4	136	170
"	53A	U	91	22	3	1	117	146
"	54	U	121	32	12	.....	165	213
"	55	U	66	43	5	1	115	138
"	55A	U	92	24	11	2	129	156
"	56	U	90	31	5	.....	126	162
"	56A	U	89	26	2	.....	117	157
"	57	U	154	38	28	.....	220	261
"	58	U	157	38	15	.....	210	254
"	59	U	107	19	6	1	133	161
"	59A	U	91	24	6	.....	121	160
"	60	U	96	27	11	.....	134	175
"	61	U	102	26	9	1	138	183
Verdun, City (Cité)	62	U	72	21	1	.....	94	124
"	63	U	63	80	5	2	150	190
"	63A	U	57	71	3	1	132	177
"	64	U	37	29	2	.....	68	80
"	65	U	88	48	0	.....	136	177
"	65A	U	85	38	8	.....	131	165
"	66	U	114	104	5	1	224	288
"	66A	U	92	62	4	.....	158	213
"	67	U	66	131	1	3	201	251
"	67A	U	57	104	5	.....	166	212
"	68	U	72	35	4	.....	111	138
"	68A	U	120	56	3	.....	179	239
"	69	U	86	50	14	.....	150	204
"	70	U	140	80	7	3	230	294
"	70A	U	110	90	18	2	220	297
"	71	U	125	50	6	.....	181	254
"	71A	U	131	63	8	2	204	248
"	72	U	112	50	12	2	176	235
"	73	U	61	57	2	.....	120	173
"	73A	U	61	64	3	1	129	165
"	74	U	108	81	3	.....	192	267
"	75	U	96	74	2	1	173	280
"	75A	U	84	90	7	1	182	307
"	76	U	59	55	5	1	120	171
"	76A	U	41	58	7	1	107	167
"	77	U	118	79	6	.....	203	270
"	78	U	114	82	7	.....	203	265
"	79	U	60	86	5	.....	151	197
"	79A	U	103	73	8	.....	184	221
"	80	U	70	79	8	.....	157	197

STE-ANNE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	James John Edmund Guerin.	Thomas O'Connell.	Joseph Tremblay.			
Verdun, City (Cité)	80A	U	79	81	12	.....	172	247
"	80B	U	36	61	4	.....	101	135
"	81	U	65	59	4	4	132	162
"	81A	U	55	84	6	1	146	190
"	82	U	84	123	0	1	208	250
"	83	U	123	71	10	2	206	283
"	84	U	51	102	10	1	164	209
"	84A	U	63	78	9	.....	150	191
"	85	U	76	78	1	2	157	179
"	85A	U	64	77	1	1	143	167
"	86	U	57	70	1	.....	128	146
"	87	U	60	66	2	.....	128	154
"	87A	U	48	68	1	.....	117	146
"	88	U	106	110	3	2	221	269
"	89	U	81	145	3	2	231	292
"	90	U	111	18	5	1	135	166
Montreal, Advance (Provisoire)	.....	.....	14	10	3	.....	27	.....
Totals—Totaux	138	.....	10,242	9,914	687	139	20,982	26,806

Majority for / Majorité pour **James John Edmund Guerin,** over (sur) **Thomas O'Connell, 328.** / **Joseph Tremblay, 9,555.**

ST-ANTOINE Population—1921, 33,338.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Leslie Gordon Bell.	William James Hushion.			
MONTRÉAL CITY (CITÉ)							
Montreal City (Cité)	1	U	47	83	1	121	165
"	1A	U	37	91	3	131	170
"	2	U	55	106	.....	161	250
"	3	U	25	97	1	123	161
"	3A	U	48	84	6	138	183
"	4	U	16	100	4	120	163
"	5	U	58	52	.....	110	178
"	6	U	42	86	7	135	192
"	6A	U	29	94	6	129	164
"	7	U	45	80	4	129	162
"	7A	U	38	76	6	120	154
"	8	U	59	98	.....	157	230
"	9	U	46	92	.....	148	191
"	10	U	20	82	2	104	138
"	10A	U	25	104	.....	129	155
"	11	U	31	134	2	167	245
"	12	U	56	77	.....	133	169
"	12A	U	77	69	7	153	194
"	13	U	53	84	.....	137	166
"	13A	U	51	67	.....	118	145
"	14	U	39	131	2	172	204
"	15	U	37	195	4	236	265
"	16	U	41	93	5	139	166
"	16A	U	48	121	1	170	209
"	17	U	36	98	1	135	169
"	17A	U	36	78	3	117	139
"	18	U	42	91	.....	133	167
"	18A	U	67	74	2	143	192
"	19	U	76	145	.....	221	274
"	20	U	59	158	1	218	262
"	21	U	54	91	14	159	205
"	21A	U	41	98	.....	139	194
"	22	U	108	104	6	218	285
"	23	U	77	145	3	225	274
"	24	U	48	96	.....	144	184
"	24A	U	53	72	3	128	159
"	25	U	27	124	1	152	198
"	25A	U	32	105	7	144	183
"	26	U	25	79	1	105	141
"	26A	U	30	102	4	136	174
"	27	U	64	53	.....	117	161
"	27A	U	39	66	.....	105	160
"	28	U	63	57	.....	120	148
"	28A	U	82	66	.....	148	195
"	29	U	129	110	.....	239	274
"	29A	U	107	99	1	207	248
"	30	U	88	82	5	175	201
"	30A	U	96	89	.....	185	222
"	31	U	116	33	3	152	211
"	31A	U	122	48	3	173	249
"	32	U	74	46	.....	120	180
"	32A	U	76	50	1	127	185
"	33	U	143	55	6	204	253
"	33A	U	127	59	11	197	245
"	34	U	164	76	2	242	292
"	35	U	126	48	5	179	231
"	35A	U	146	73	2	221	277
"	36	U	88	24	42	154	213
"	37	U	100	42	3	145	167
"	37A	U	85	48	1	134	181
"	38	U	171	83	1	255	314
"	38A	U	148	71	15	234	213
"	39	U	107	45	.....	152	249

ST-ANTOINE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Leslie Gordon Bell.	William James Hushion.			
Montreal, City (Cité)—*Con*....	39A	U	142	35	13	190	233
"	40	U	177	41	6	224	290
"	41	U	171	47	15	233	295
"	42	U	84	33	.....	117	187
"	43	U	87	37	37	161	304
"	44	U	104	37	.....	141	199
"	45	U	116	23	1	140	171
"	45A	U	94	28	.....	122	162
"	46	U	122	30	2	154	197
"	47	U	122	23	3	148	187
"	47A	U	112	18	14	144	165
"	48	U	191	22	3	216	259
"	49	U	168	26	50	244	291
"	50	U	183	16	23	222	283
"	51	U	80	47	5	132	179
"	51A	U	68	27	46	141	151
"	52	U	112	33	.....	145	179
" Advance (Provisoire).	.....	.....	5	25	.....	30	.....
Totals—Totaux.....	81	.....	6,433	5,927	426	12,786	16,415

Majority for / Majorité pour } **Leslie Gordon Bell, 506.**

ST-DENIS Population—1921, 75,475.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Blain.	Joseph Arthur Denis.	Léonce Plante.			
Montreal, City (Cité)	1	U	21	53	44	.....	118	161
" "	1A	U	20	59	33	.....	112	154
" "	2	U	24	49	66	.....	139	217
" "	3	U	31	41	59	1	131	173
" "	3A	U	27	50	46	.....	124	175
" "	4	U	19	62	52	1	134	175
" "	5	U	48	105	46	.....	199	260
" "	6	U	23	41	47	.....	111	142
" "	7	U	28	37	44	.....	109	145
" "	8	U	44	97	32	3	176	222
" "	9	U	51	88	66	1	206	255
" "	10	U	20	59	38	.....	117	144
" "	11	U	36	88	33	.....	157	196
" "	12	U	35	97	56	.....	188	240
" "	13	U	27	52	16	8	103	154
" "	13A	U	39	55	35	1	130	158
" "	14	U	24	97	33	.....	154	189
" "	15	U	58	85	50	4	197	276
" "	16	U	44	99	37	3	183	226
" "	17	U	61	104	64	.....	229	289
" "	18	U	16	37	28	.....	81	105
" "	19	U	45	84	36	.....	165	211
" "	20	U	14	45	23	.....	82	116
" "	21	U	36	139	38	.....	213	295
" "	22	U	43	100	22	.....	165	217
" "	23	U	26	95	34	.....	155	218
" "	24	U	18	65	33	.....	116	157
" "	25	U	15	62	27	.....	104	127
" "	25A	U	25	76	30	.....	131	175
" "	26	U	28	91	44	.....	163	201
" "	27	U	42	118	56	.....	216	269
" "	28	U	32	90	31	2	155	189
" "	29	U	35	107	46	1	189	250
" "	30	U	18	76	25	.....	119	49
" "	30A	U	38	65	33	.....	136	155
" "	31	U	27	93	39	1	160	227
" "	32	U	58	68	52	3	181	240
" "	33	U	29	68	36	.....	133	182
" "	34	U	49	81	24	.....	154	196
" "	34A	U	39	93	33	.....	165	235
" "	35	U	53	89	59	2	198	240
" "	35A	U	54	76	50	2	182	222
" "	36	U	46	85	43	8	182	250
" "	37	U	49	51	47	.....	147	187
" "	37A	U	56	30	31	1	118	181
" "	38	U	74	73	44	.....	191	277
" "	39	U	47	69	51	1	168	253
" "	40	U	76	89	49	.....	214	288
" "	41	U	43	88	27	1	159	216
" "	42	U	48	89	42	.....	179	254
" "	43	U	25	85	13	.....	123	175
" "	44	U	32	60	26	.....	118	166
" "	44A	U	32	60	29	2	123	163
" "	45	U	25	54	25	.....	104	168
" "	46	U	18	77	19	.....	114	159
" "	47	U	11	84	42	.....	137	171
" "	47A	U	31	103	21	.....	155	180
" "	48	U	55	87	48	1	191	246
" "	49	U	35	64	34	2	135	182
" "	50	U	32	116	59	.....	207	280
" "	51	U	33	111	80	.....	224	292
" "	52	U	58	32	97	.....	187	267
" "	53	U	33	50	17	.....	100	152

ST-DENIS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Blain.	Joseph Arthur Denis.	Léonce Plante.			
Montreal, City (Cité)	54	U	15	43	22	.....	80	137
" "	55	U	26	53	34	.....	113	153
" "	56	U	22	50	63	3	138	192
" "	56A	U	29	62	63	1	155	227
" "	57	U	52	70	79	.....	201	281
" "	58	U	50	87	24	2	163	256
" "	59	U	29	67	30	.....	126	199
" "	59A	U	26	76	26	.....	128	210
" "	60	U	23	64	15	.....	102	172
" "	61	U	43	105	33	.....	181	261
" "	62	U	17	99	32	.....	148	258
" "	63	U	29	61	23	.....	113	170
" "	64	U	28	101	29	3	161	218
" "	65	U	31	73	19	.....	123	150
" "	66	U	22	77	17	2	118	170
" "	67	U	29	138	23	.....	190	266
" "	68	U	22	86	12	.....	120	167
" "	68A	U	23	92	12	.....	127	179
" "	69	U	46	80	16	.....	142	199
" "	69A	U	58	95	22	.....	175	221
" "	70	U	23	85	19	.....	127	180
" "	70A	U	29	49	19	.....	97	132
" "	71	U	44	65	53	.....	162	226
" "	72	U	15	48	60	.....	123	152
" "	72A	U	41	56	38	1	136	169
" "	73	U	44	61	40	3	148	194
" "	73A	U	36	53	40	1	130	161
" "	74	U	32	76	36	1	145	178
" "	74A	U	39	83	41	.....	163	220
" "	75	U	41	74	23	.....	138	176
" "	75A	U	51	64	30	.....	145	197
" "	76	U	34	123	39	.....	196	238
" "	77	U	31	82	16	1	130	183
" "	78	U	56	76	35	.....	167	223
" "	79	U	60	65	26	5	156	208
" "	79A	U	54	35	25	.....	114	159
" "	80	U	61	91	26	9	187	246
" "	81	U	42	66	26	.....	134	197
" "	81A	U	22	32	22	.....	76	113
" "	82	U	46	70	28	.....	144	216
" "	83	U	29	48	36	.....	113	166
" "	84	U	16	45	14	8	83	126
" "	85	U	36	58	27	.....	121	182
" "	85A	U	35	93	18	2	148	219
" "	86	U	34	109	52	1	196	293
" "	87	U	45	105	48	3	201	264
" "	88	U	29	43	31	.....	113	141
" "	89	U	12	56	25	.....	93	137
" "	90	U	6	21	24	8	59	104
" "	91	U	22	40	7	.....	69	129
" "	92	U	16	72	25	.....	113	176
" "	93	U	27	105	38	.....	170	241
" "	94	U	9	25	5	.....	39	45
" "	95	U	9	71	8	.....	88	141
" "	96	U	33	55	23	2	113	161
" "	97	U	7	47	13	.....	67	110
" "	98	U	56	62	33	1	152	197
" "	99	U	32	86	29	.....	147	191
" "	99A	U	30	104	46	.....	180	238
" "	100	U	61	71	37	1	170	234
" "	101	U	66	85	49	1	201	278
" "	102	U	38	77	43	.....	158	204
" "	102A	U	37	74	49	1	161	203

ST-DENIS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Blain.	Joseph Arthur Denis.	Léonce Plante.			
Montreal, City (Cité)	103	U	46	70	35	2	153	207
" "	104	U	39	63	32	.....	134	185
" "	104A	U	35	65	24	.....	124	173
" "	105	U	28	72	23	.....	123	216
" "	106	U	22	42	18	.....	82	114
" "	107	U	54	81	29	.....	164	203
" "	108	U	20	50	16	.....	86	108
" "	109	U	34	104	51	.....	189	254
" "	110	U	59	54	45	.....	158	200
" "	110A	U	40	50	41	1	132	167
" "	111	U	45	88	68	4	205	268
" "	112	U	84	45	41	.....	170	241
" "	113	U	41	82	76	.....	199	261
" "	114	U	5	24	11	.....	40	72
" "	115	U	50	58	38	1	147	197
" "	116	U	77	63	52	.....	192	251
" "	117	U	44	63	39	.....	146	183
" "	117A	U	48	43	19	.....	110	157
" "	118	U	31	40	30	2	103	134
" "	118A	U	33	64	33	.....	130	178
" "	119	U	38	69	85	.....	192	249
" "	120	U	39	53	26	.....	118	161
" "	120A	U	43	49	35	1	128	168
" "	121	U	32	41	29	1	103	163
" "	121A	U	40	36	37	.....	103	146
" "	122	U	39	42	45	.....	126	184
" "	123	U	35	61	17	.....	111	176
" "	124	U	23	34	10	.....	67	128
" "	125	U	13	32	7	.....	52	73
" "	126	U	52	93	43	2	190	261
" "	127	U	81	74	58	21	234	294
" "	128	U	55	69	53	.....	177	232
" "	129	U	60	84	48	2	194	267
" "	130	U	43	92	41	.....	175	229
" "	131	U	55	74	53	.....	182	250
" "	132	U	48	75	51	2	176	244
" "	133	U	26	51	39	2	118	192
" "	134	U	50	88	71	1	210	289
" "	135	U	38	95	33	1	167	225
" "	136	U	34	37	10	.....	81	122
" "	137	U	17	19	14	.....	50	73
" "	138	U	34	55	38	.....	127	185
" "	139	U	54	102	30	.....	186	249
" "	140	U	28	73	24	2	127	170
" "	141	U	17	30	22	2	71	111
" "	142	U	28	60	39	.....	127	247
" "	143	U	54	59	38	2	153	209
" "	144	U	50	56	26	.....	132	147
" "	144A	U	37	47	39	1	124	165
" "	145	U	70	78	37	.....	185	271
" "	146	U	15	26	7	.....	48	61
" "	147	U	59	85	52	1	197	284
" "	148	U	44	52	34	.....	130	205
" "	148A	U	32	52	40	.....	124	217
" "	149	U	31	129	50	.....	210	282
" "	150	U	30	63	31	.....	124	163
" "	151	U	15	48	31	.....	94	153
" "	152	U	33	69	24	1	127	173
" "	153	U	21	41	31	.....	93	135
" "	154	U	23	62	27	.....	112	134
" "	155	U	54	64	37	1	156	217
" "	156	U	27	45	38	.....	110	164
" "	157	U	47	46	42	1	136	166

ST-DENIS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Aldéric Blain.	Joseph Arthur Denis.	Léonce Plante.			
Montreal, City (Cité).....	158	U	54	53	42	.....	149	198
" "	159	U	44	70	48	1	163	203
" "	159A	U	42	76	35	.....	153	183
" "	160	U	41	41	39	4	125	184
" "	161	U	25	54	35	.....	114	157
" "	162	U	25	43	56	.....	124	176
" "	162A	U	19	39	44	.....	102	144
" "	163	U	32	46	50	2	130	171
" "	164	U	53	86	61	5	205	278
" "	165	U	14	25	12	.....	51	107
" "	166	U	46	50	21	1	118	151
" "	167	U	34	72	30	1	137	195
" "	168	U	40	75	17	.....	132	184
Advance (Provisoire).....			19	16	7	.....	42	.....
Totals—Totaux.....	203		7,372	13,850	7,216	177	28,615	38,889

Majority for / Majorité pour **Joseph Arthur Denis** over (sur) **Aldéric Blain, 6,478. / Léonce Plante, 6,634.**

ST. HENRI. Population—1921, 44,372.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Léopold Doyon.	Paul Mercier.			
Montreal, City (Cité)							
Advance (Provisoire).	1	U	49	133	.....	182	244
"	2	U	34	160	3	197	279
"	3	U	21	119	3	143	188
"	3A	U	12	70	.....	82	120
"	4	U	21	98	.....	119	153
"	4A	U	21	132	6	159	216
"	5	U	33	178	.....	211	284
"	6	U	22	106	3	131	190
"	6A	U	10	72	.....	82	122
"	7	U	10	133	1	144	184
"	7A	U	9	128	.....	137	160
"	8	U	34	177	.....	211	281
"	8A	U	21	144	.....	165	229
"	9	U	14	116	.....	130	170
"	9A	U	18	127	.....	145	204
"	10	U	20	123	.....	143	191
"	10A	U	19	104	1	124	165
"	11	U	10	110	10	130	156
"	11A	U	18	141	.....	159	205
"	12	U	26	127	.....	153	212
"	12A	U	33	178	.....	211	243
"	13	U	14	126	.....	140	168
"	13A	U	21	118	4	143	191
"	14	U	40	152	.....	192	266
"	14A	U	25	97	.....	122	175
"	15	U	21	94	.....	115	149
"	15A	U	21	99	.....	120	156
"	16	U	19	114	2	135	167
"	16A	U	9	130	.....	139	165
"	17	U	13	100	.....	113	143
"	17A	U	27	118	.....	145	177
"	18	U	9	108	.....	117	163
"	18A	U	17	101	.....	118	151
"	19	U	32	197	.....	229	300
"	20	U	20	101	.....	121	156
"	20A	U	21	125	.....	146	182
"	21	U	12	129	.....	142	181
"	21A	U	14	118	.....	132	187
"	22	U	29	169	.....	198	258
"	23	U	35	140	.....	175	231
"	24	U	34	164	5	203	259
"	25	U	20	157	.....	177	236
"	26	U	15	91	2	108	181
"	27	U	33	166	.....	199	273
"	28	U	21	112	.....	133	214
"	29	U	39	144	6	189	229
"	30	U	28	202	.....	230	290
"	31	U	18	44	.....	62	103
"	32	U	26	142	.....	168	244
"	33	U	28	127	1	156	215
"	34	U	43	135	.....	178	262
"	35	U	55	89	1	145	203
"	35A	U	38	95	2	135	205
"	36	U	48	101	11	160	213
"	37	U	39	117	.....	156	212
"	37A	U	45	78	.....	123	191
"	38	U	43	120	.....	163	225
"	39	U	20	122	4	146	187
"	39A	U	18	124	2	144	189
"	40	U	13	115	.....	128	186
"	40A	U	10	160	.....	170	214
"	41	U	24	109	.....	133	210

ST-HENRI—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Léopold Doyon.	Paul Mercier.			
Montreal, City (Cité).....	41A	U	25	178	1	204	283
"	42	U	27	123	.....	150	208
"	43	U	15	95	2	112	187
"	43A	U	27	108	.....	135	195
"	44	U	26	90	.....	116	173
"	44A	U	27	99	4	130	188
"	45	U	57	67	.....	124	181
"	46	U	61	66	.....	127	189
"	47	U	80	75	.....	155	241
"	48	U	108	74	.....	182	232
"	49	U	35	106	.....	141	213
"	50	U	22	110	1	133	184
"	50A	U	26	107	.....	133	194
"	51	U	24	95	1	120	155
"	52	U	44	90	.....	134	168
"	52A	U	58	95	.....	153	198
"	53	U	25	92	.....	117	162
"	53A	U	41	75	2	118	158
"	54	U	59	171	.....	230	288
"	55	U	24	172	.....	196	264
"	56	U	49	107	1	157	222
"	57	U	52	163	.....	215	267
"	58	U	49	140	.....	189	249
"	59	U	40	142	.....	182	228
"	60	U	18	165	2	185	236
"	61	U	46	169	6	221	296
"	62	U	41	159	.....	200	253
"	63	U	27	92	.....	119	160
"	63A	U	34	79	.....	113	153
"	64	U	19	147	.....	166	216
"	65	U	20	99	1	120	200
"	65A	U	14	119	.....	133	185
"	66	U	32	63	.....	95	133
"	67	U	45	146	.....	191	251
"	68	U	14	110	.....	124	172
"	68A	U	13	104	.....	117	154
" Advance (Provisoire).	.....	.....	3	11	2	16	.....
Totals—Totaux.....	99	.....	2,839	11,829	91	14,759	19,937

Majority for / Majorité pour } Paul Mercier, 8,990.

ST. JAMES Population—1921, 54,741.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ruben Charles Laurier.	Louis Edouard Fernand Rinfret.			
Montreal, City (Cité)	1	U	37	142	2	181	232
"	2	U	38	129	3	170	191
"	3	U	35	90	.....	125	158
"	3A	U	23	96	.....	119	151
"	4	U	33	113	3	149	210
"	5	U	27	68	.....	95	120
"	6	U	34	137	2	173	250
"	7	U	56	127	.....	183	248
"	8	U	23	64	2	89	145
"	9	U	24	53	2	79	115
"	10	U	16	66	.....	82	123
"	11	U	30	121	.....	151	200
"	12	U	31	84	.....	115	140
"	12A	U	40	79	.....	119	164
"	13	U	52	122	.....	174	246
"	14	U	32	112	2	146	204
"	15	U	20	72	.....	92	140
"	16	U	30	110	.....	140	199
"	17	U	40	125	2	167	226
"	18	U	58	130	3	191	253
"	19	U	61	131	6	198	255
"	20	U	37	96	2	135	186
"	21	U	47	133	4	184	267
"	22	U	47	107	7	161	216
"	23	U	42	134	2	178	235
"	24	U	30	97	2	129	166
"	25	U	33	118	18	169	210
"	26	U	30	98	2	130	173
"	27	U	30	86	1	117	160
"	27A	U	27	77	.....	104	136
"	28	U	41	136	.....	177	237
"	29	U	62	88	.....	150	185
"	30	U	45	113	3	161	233
"	31	U	49	126	.....	175	222
"	31A	U	65	110	1	176	240
"	32	U	44	135	2	181	250
"	33	U	43	85	.....	128	173
"	33A	U	29	104	.....	133	177
"	34	U	23	121	1	145	177
"	34A	U	44	106	.....	150	180
"	35	U	40	132	.....	172	239
"	36	U	40	136	.....	176	242
"	37	U	23	86	2	111	153
"	37A	U	25	89	3	117	160
"	38	U	37	122	.....	159	210
"	39	U	19	120	1	140	177
"	40	U	46	147	.....	193	231
"	41	U	46	117	1	164	199
"	42	U	53	153	.....	206	242
"	43	U	28	110	.....	138	205
"	44	U	18	137	.....	155	220
"	45	U	36	105	1	142	192
"	46	U	26	94	.....	120	158
"	47	U	28	128	2	158	198
"	48	U	46	133	.....	179	270
"	49	U	35	86	2	123	160
"	50	U	29	91	.....	120	168
"	51	U	42	140	.....	182	268
"	52	U	21	105	.....	126	191
"	53	U	53	142	.....	195	262
"	54	U	37	81	5	123	169
"	54A	U	36	78	.....	114	149
"	55	U	54	96	1	151	188

ST-JACQUES—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ruben Charles Laurier.	Louis Edouard Fernand Rinfret.			
Montreal, City (Cité)—*Con*....	56	U	46	82	1	129	152
"	56A	U	26	76	11	113	154
"	57	U	46	119	.....	165	210
"	57A	U	37	79	.....	116	140
"	58	U	55	163	.....	218	275
"	59	U	52	170	1	223	289
"	60	U	27	100	2	129	156
"	60A	U	56	85	1	142	173
"	61	U	31	58	.....	89	131
"	61A	U	32	88	1	121	190
"	62	U	53	122	.....	175	287
"	63	U	56	140	.....	196	227
"	63A	U	49	115	.....	164	224
"	64	U	38	152	2	192	241
"	65	U	37	130	2	169	210
"	66	U	31	101	.....	132	190
"	66A	U	27	81	.....	108	146
"	67	U	50	126	.....	176	217
"	67A	U	30	135	.....	165	215
"	68	U	42	135	.....	177	233
"	69	U	20	89	30	139	215
"	70	U	19	74	.....	93	150
"	71	U	63	138	7	208	279
"	72	U	32	148	.....	180	236
"	73	U	32	102	2	136	163
"	73A	U	24	119	.....	143	190
"	74	U	44	80	1	125	166
"	74A	U	22	83	6	111	145
"	75	U	22	103	.....	125	157
"	75A	U	22	86	.....	108	148
"	76	U	47	131	.....	178	253
"	77	U	32	90	1	123	167
"	77A	U	20	108	.....	128	175
"	78	U	36	134	.....	170	225
"	79	U	55	120	1	176	226
"	80	U	51	124	1	176	225
"	81	U	44	108	.....	152	186
"	82	U	67	152	34	253	307
"	83	U	50	135	2	187	251
"	84	U	52	157	2	211	261
"	85	U	34	182	4	220	263
"	86	U	25	89	2	116	150
"	86A	U	28	111	.....	139	178
"	87	U	49	160	1	210	285
"	88	U	38	114	.....	152	228
" Advance (Provisoire).....		U	1	17	.....	18	.....
Totals—Totaux.....	109	.....	4,076	12,080	206	16,362	21,735

Majority for / Majorité pour } Louis Edouard Fernand Rinfret, 8,004.

ST. LAWRENCE—ST-GEORGE Population—1921, 37,688.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Hazlitt Cahan.	Hon. Herbert Marler.			
Montreal, City (Cité).....	1	U	21	48	3	72	112
" "	2	U	23	93	.....	116	149
" "	3	U	12	28	.....	40	55
" "	4	U	27	40	1	68	99
" "	5	U	32	91	2	125	181
" "	6	U	53	62	1	116	166
" "	6A	U	42	65	3	110	134
" "	7	U	33	61	3	97	116
" "	8	U	25	27	1	53	81
" "	9	U	108	77	1	186	285
" "	10	U	26	78	1	105	142
" "	11	U	20	67	.....	87	143
" "	12	U	19	39	1	59	99
" "	13	U	10	41	3	54	90
" "	14	U	23	56	1	80	145
" "	15	U	33	45	6	84	145
" "	16	U	46	85	1	132	183
" "	16A	U	45	72	.....	117	161
" "	17	U	27	45	.....	72	118
" "	18	U	59	48	.....	107	171
" "	19	U	96	75	.....	171	240
" "	20	U	105	95	1	201	249
" "	21	U	35	48	14	97	144
" "	22	U	80	70	.....	150	190
" "	22A	U	60	53	.....	113	123
" "	23	U	74	99	3	176	255
" "	24	U	12	25	2	39	88
" "	25	U	22	45	2	69	101
" "	26	U	95	59	.....	154	209
" "	26A	U	65	34	.....	99	119
" "	27	U	79	65	3	147	192
" "	27A	U	70	49	.....	119	146
" "	28	U	66	62	1	129	153
" "	28A	U	68	47	.....	115	147
" "	29	U	127	77	2	206	268
" "	30	U	110	53	.....	163	201
" "	30A	U	86	52	1	139	187
" "	31	U	118	84	2	204	218
" "	31A	U	108	66	2	176	230
" "	32	U	69	100	.....	169	229
" "	33	U	66	97	2	165	224
" "	34	U	101	28	4	133	204
" "	35	U	124	80	.....	204	291
" "	36	U	113	103	1	217	258
" "	37	U	98	95	1	194	241
" "	38	U	100	56	3	159	215
" "	38A	U	48	30	1	79	127
" "	39	U	47	85	3	135	189
" "	40	U	36	132	1	169	226
" "	40A	U	29	87	1	117	132
" "	41	U	13	85	7	105	120
" "	42	U	25	118	2	145	174
" "	43	U	21	130	2	153	202
" "	43A	U	21	83	4	108	147
" "	44	U	19	15	1	35	57
" "	45	U	25	28	2	55	101
" "	46	U	43	80	1	124	177
" "	47	U	50	73	2	125	216
" "	48	U	102	38	.....	140	178
" "	49	U	61	54	.....	115	140
" "	50	U	51	17	.....	68	85
" "	51	U	67	35	.....	102	135
" "	52	U	79	98	1	178	241

ST-LAURENT—ST-GEORGE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Hazlitt Cahan	Hon. Herbert Marler			
Montreal, City (Cité)—*Con*....	53	U	99	79	12	190	253
" "	53A	U	69	79	1	149	200
" "	54	U	37	17	1	55	100
" "	55	U	32	37	.....	69	124
" "	56	U	46	24	.....	70	95
" "	57	U	118	22	.....	140	171
" "	58	U	145	70	24	239	266
" "	58A	U	116	50	3	169	198
" "	59	U	66	29	1	96	114
" "	60	U	135	54	1	190	242
" "	61	U	90	76	1	167	258
" "	62	U	145	67	5	217	264
" "	63	U	64	51	1	116	169
" "	63A	U	80	35	.....	115	152
" "	64	U	96	55	.....	151	207
" "	65	U	91	39	2	132	159
" "	66	U	76	58	2	136	122
" "	66A	U	55	33	.....	88	184
" "	67	U	106	48	2	156	187
" "	67A	U	64	34	.....	98	113
" "	67B	U	62	35	1	98	111
" "	68	U	126	37	.....	163	185
" "	68A	U	81	32	1	114	131
" "	69	U	176	69	2	247	286
" "	70	U	98	66	4	168	203
" "	70A	U	56	33	1	90	98
" "	70B	U	81	28	.....	109	119
" "	71	U	117	60	3	180	234
" "	72	U	113	48	1	162	203
" "	72A	U	78	32	.....	110	142
" "	73	U	120	48	.....	168	208
" "	74	U	101	56	.....	157	182
Advance (Provisoire).....			2	6	.....	8	.....
Totals—Totaux.....	96		6,509	5,580	169	12,258	16,224

Majority for / Majorité pour } Charles Hazlitt Cahan, 929.

ST. MARY. Population—1921, 63,381.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hermas Deslauriers.	Yvon Laurier.			
Advance (Provisoire)	.....	U	2	2	.....	4	.....
Montreal, City (Cité)	1	U	81	26	.....	107	158
"	2	U	96	29	.....	125	180
"	3	U	40	24	.....	64	97
"	4	U	124	34	.....	158	243
"	5	U	56	33	.....	89	134
"	6	U	87	12	.....	99	132
"	7	U	141	43	2	186	234
"	8	U	94	41	5	140	188
"	9	U	97	35	.....	132	205
"	10	U	80	32	.....	112	143
"	11	U	70	33	.....	103	141
"	12	U	75	26	.....	101	171
"	13	U	103	32	.....	135	174
"	14	U	99	11	1	111	155
"	15	U	85	20	.....	105	147
"	16	U	104	27	1	132	192
"	17	U	115	28	.....	143	189
"	18	U	103	20	.....	123	179
"	19	U	105	25	.....	130	198
"	20	U	159	45	.....	204	261
"	21	U	88	22	1	111	181
"	22	U	132	53	1	186	286
"	23	U	153	30	1	184	262
"	24	U	88	23	.....	111	155
"	25	U	72	25	.....	97	142
"	26	U	112	33	.....	145	226
"	27	U	157	29	.....	186	267
"	28	U	87	44	1	132	176
"	29	U	142	51	.....	193	270
"	30	U	91	12	.....	103	143
"	31	U	96	10	.....	106	146
"	32	U	125	23	.....	148	201
"	33	U	206	24	.....	230	275
"	34	U	135	42	.....	177	268
"	35	U	112	29	.....	141	232
"	36	U	125	27	.....	152	241
"	37	U	67	17	2	86	127
"	38	U	148	39	.....	187	277
"	39	U	174	36	2	212	280
"	40	U	170	31	.....	201	265
"	41	U	124	10	.....	134	181
"	42	U	116	19	.....	135	188
"	43	U	116	16	.....	132	186
"	44	U	173	22	.....	195	274
"	45	U	109	28	.....	137	200
"	46	U	75	12	1	88	129
"	47	U	137	12	.....	149	227
"	48	U	120	15	1	136	233
"	49	U	136	30	3	169	219
"	50	U	106	20	.....	126	175
"	51	U	87	17	.....	104	140
"	52	U	112	27	.....	139	160
"	53	U	170	48	.....	218	282
"	54	U	119	63	.....	182	257
"	55	U	152	47	.....	199	262
"	56	U	99	19	1	119	164
"	57	U	113	11	.....	124	157
"	58	U	115	21	.....	136	202
"	59	U	84	27	3	114	156
"	60	U	94	27	.....	121	176
"	61	U	105	12	.....	117	166
"	62	U	126	24	1	151	197

STE-MARIE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hermas Deslauriers.	Yvon Laurier.			
Montreal, City (Cité)—*Con.*...	63	U	101	15	.....	116	183
"	64	U	92	52	.....	144	206
"	65	U	132	40	.....	172	226
"	66	U	95	11	.....	106	147
"	67	U	52	29	1	82	106
"	68	U	141	27	.....	168	216
"	69	U	117	39	.....	156	229
"	70	U	124	40	1	165	211
"	71	U	117	34	2	153	219
"	72	U	96	32	4	132	182
"	73	U	103	51	.....	154	257
"	74	U	61	51	.....	112	170
"	75	U	72	40	1	113	156
"	76	U	85	29	1	115	165
"	77	U	126	40	1	167	219
"	78	U	96	57	.....	153	197
"	79	U	140	56	.....	196	259
"	80	U	118	47	.....	165	213
"	81	U	105	56	.....	161	219
"	82	U	82	30	4	116	146
"	83	U	84	19	.....	103	143
"	84	U	51	27	1	79	131
"	85	U	69	16	.....	85	117
"	86	U	196	26	1	223	281
"	87	U	166	24	.....	190	257
"	88	U	80	4	.....	84	118
"	89	U	68	15	.....	83	164
"	90	U	110	27	.....	137	186
"	91	U	147	29	.....	176	236
"	92	U	95	13	.....	108	152
"	93	U	98	19	.....	117	153
"	94	U	99	42	.....	141	216
"	95	U	91	30	.....	121	168
"	96	U	98	25	.....	123	186
"	97	U	109	31	2	142	199
"	98	U	178	37	.....	215	302
"	99	U	93	23	.....	116	146
"	100	U	106	24	.....	130	175
"	101	U	143	26	1	170	214
"	102	U	130	24	1	155	200
"	103	U	131	31	.....	162	215
"	104	U	123	16	.....	139	178
"	105	U	122	18	1	141	198
"	106	U	128	23	.....	151	197
"	107	U	133	29	.....	162	264
"	108	U	172	18	.....	190	266
"	109	U	96	10	.....	106	144
"	110	U	184	26	.....	210	285
"	111	U	119	17	2	138	186
"	112	U	101	20	.....	121	163
"	113	U	110	22	.....	132	177
"	114	U	113	23	2	131	216
"	115	U	83	53	2	138	224
"	116	U	79	17	1	97	140
"	117	U	135	35	.....	170	254
"	118	U	127	41	2	170	245
"	119	U	193	32	.....	225	290
"	120	U	105	18	5	128	168
"	121	U	86	22	.....	104	145
"	122	U	91	25	1	117	156
"	123	U	79	11	.....	90	125
"	124	U	141	47	.....	188	261
"	125	U	46	8	.....	54	88

ST. MARY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hermas Deslauriers.	Yvon Laurier.			
Montreal, City (Cité).....	126	U	106	51	.....	157	210
"	127	U	58	26	1	85	114
"	128	U	83	41	.....	124	189
"	129	U	84	25	.....	109	174
"	130	U	101	25	.....	126	177
"	131	U	32	15	.....	47	73
Totals—Totaux.....	131	.....	14,411	3,707	65	18,183	25,464

Majority for / Majorité pour } Hermas Deslauriers, 10,704.

NOVA SCOTIA.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH. Population—1921, 27,098.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Edward Mortimer Macdonald.	Duncan Stuart Chisholm.			
Antigonish (Court House).....	12	R	129	126	1	256	339
" (North Court).....	12A	R	30	67	.....	97	144
" (Celtic Hall)...A-G	13	R	101	103	2	206	260
" " H-Z	13A	R	96	80	.....	176	242
Antigonish.....	18	R	116	112	.....	228	334
"	18A	R	45	35	.....	80	146
Arisaig.....	1	R	70	59	.....	129	159
Cape George West (Ouest).....	2	R	59	65	.....	124	161
" East (Est).....	2	R	65	75	.....	140	161
Dunmore.....	6	R	71	85	1	157	204
Harbor Boucher.....	9	R	89	186	2	277	373
Heatherton South (Sud).....	10	R	61	49	.....	110	166
" North (Nord).....	10	R	41	104	.....	145	192
Lochaber.....	5	R	98	120	7	225	275
Linwood.....	16	R	132	136	2	270	374
Maryvale.....	14	R	68	69	1	138	161
Morristown North (Nord).....	3	R	54	64	.....	118	150
" South (Sud).....	3	R	46	47	1	94	116
North Grant.....	4	R	39	97	.....	136	185
Pomguet North (Nord).....	15	R	87	96	1	184	258
" South (Sud).....	15	R	70	52	1	123	169
South River Upper.....	17	R	57	33	.....	90	120
St. Andrews North (Nord)....	7	R	83	89	.....	172	221
" South (Sud).....	7	R	52	87	1	140	192
St. Joseph North (Nord).....	11	R	86	78	4	168	225
" South (Sud).....	11	R	116	74	.....	190	256
Springfield.....	17A	R	26	47	.....	73	91
Tracadie West (Ouest).....	8	R	44	96	1	141	240
" East (Est).....	8	R	102	81	.....	183	259
West River Antigonish.....	13A	R	82	77	.....	159	270
Bickerton.....	26	R	77	57	1	135	178
Canso.....	6A	R	118	83	.....	201	259
"	6B	R	53	52	.....	105	231
"	6C	R	118	107	.....	225	294
"	6D	R	127	60	.....	187	238
Caledonia.....	13	R	62	16	.....	78	103
Charlos Cove.....	27	R	84	54	.....	138	164
Cole Harbor.....	25A	R	44	24	.....	68	91
Crow Harbor.....	5	R	113	100	.....	213	241
"	5A	R	132	17	.....	149	175
Country Harbor.....	7	R	28	59	.....	87	121
"	7A	R	134	35	.....	169	206
Dover.....	22A	R	72	49	.....	121	136
Guysboro South (Sud).....A-L	1	R	91	45	2	138	172
" North (Nord).....	24	R	146	107	7	260	313
" South (Sud).....M-Z	1	R	78	38	.....	116	158
Goshen.....	18	R	118	58	.....	176	221
Glenelg.....	10	R	140	77	.....	217	299
Goldhoro.....	23	R	52	83	.....	135	166
Hazel Hill.....	22	R	148	91	1	240	331
Intervale.....	2	R	81	85	1	167	203
Isaac's Harbour.....	15	R	95	54	.....	149	200
Larry's River.....	19	R	141	99	1	241	286
Lakedale.....	28	R	44	38	1	83	113
Liscomb.....	20	R	141	58	.....	199	261

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Edward Mortimer Macdonald.	Duncan Stuart Chisholm.			
Manchester	3B	R	67	90	.....	157	188
"	3	R	39	78	.....	117	141
"	3A	R	62	55	.....	117	148
Marie Joseph	9	R	97	109	.....	206	240
Melford	4A	R	49	31	1	81	120
"	4	R	60	62	.....	122	164
Mulgrave	21	R	127	96	3	226	259
"	21	R	76	92	.....	168	203
"	21	R	75	57	.....	132	146
New Harbour	16	R	86	90	.....	176	211
Port Felix	25	R	91	111	.....	202	274
Port Hillford	12	R	80	46	.....	126	151
Roman Valley	2A	R	42	56	.....	98	122
Seal Harbour	23A	R	73	88	.....	161	215
Salmon River	14	R	63	109	4	176	204
Sherbrooke A-L	8	R	100	36	.....	136	209
" M-Z	8	R	110	63	6	179	253
Sonora	8A	R	59	103	.....	162	210
Tracadie	17	R	66	44	.....	110	166
Whitehead	11	R	48	71	.....	119	209
Wine Harbour	12A	R	13	23	.....	36	43
Totals—Totaux	76	.....	6,135	5,545	53	11,733	15,479

Majority for / Majorité pour } Honourable Edward Mortimer Macdonald, 590.

CAP BRETON NORD-VICTORIA Population—1921, 31,325.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lewis Wilkieson Johnstone.	Fenwick Lionel Kelly.			
NORTH SYDNEY—							
Ward (Quartier) 1	1	U	84	98	.....	182	246
"	2	U	80	84	.....	164	260
"	3	U	58	48	.....	106	160
"	4	U	64	57	.....	121	165
Ward (Quartier) 2	1	U	64	57	.....	121	143
"	2	U	75	95	5	175	268
"	3	U	91	85	3	179	271
"	4	U	71	101	.....	172	266
Ward (Quartier) 3	1	U	67	64	2	133	226
"	2	U	134	101	.....	235	388
"	3	U	65	73	.....	138	208
"	4	U	119	120	.....	239	261
Ward (Quartier) 4	1	U	57	82	.....	139	223
"	2	U	67	77	7	151	244
"	3	U	63	58	.....	121	264
"	4	U	64	68	.....	132	183
SYDNEY MINES—							
Ward (Quartier) 1	1	U	100	45	.....	145	177
"	2	U	112	41	.....	153	197
"	3	U	131	18	.....	149	203
"	4	U	140	29	.....	169	247
Ward (Quartier) 2	1	U	168	38	.....	206	294
"	2	U	132	22	.....	154	294
"	3	U	209	39	.....	248	295
"	4	U	124	28	.....	152	210
Ward (Quartier) 3	1	U	149	28	.....	177	223
"	2	U	106	25	.....	131	169
"	3	U	149	19	.....	168	223
"	4	U	124	28	.....	152	196
Ward (Quartier) 4	1	U	133	18	.....	151	192
"	2	U	133	44	.....	177	216
"	3	U	141	21	.....	162	214
"	4	U	126	20	.....	146	184
Little Bras d'Or No. 4 A	1	R	120	107	.....	227	286
" " B	2	R	84	39	.....	123	198
" " C	3	R	117	25	2	144	194
" " D	4	R	145	50	2	197	253
" " E	5	R	93	82	.....	175	269
" " F	6	R	78	59	.....	137	193
Boisdale No. 9 A	1	R	50	51	.....	101	166
" B	2	R	45	35	.....	80	200
Boulardarie No. 10 A	1	R	72	23	.....	95	225
" B	2	R	99	64	.....	163	196
" C	3	R	116	67	.....	183	263
Grand Narrows No. 14 A	1	R	138	86	.....	224	257
" " B	2	R	82	53	.....	135	213
North Side East Bay	19	R	87	41	.....	128	197
Frenchvale	22	R	69	48	.....	117	214
George's River No. 23 A	1	R	53	28	2	83	260
" " B	2	R	87	50	.....	137	260
" " C	3	R	99	57	.....	156	267
Iona A	1	R	68	104	.....	172	218
" B	1	R	80	56	.....	136	187
Middle River A	2	R	62	63	.....	125	165
" B	2	R	82	49	.....	131	152
Baddeck A	3	R	170	50	.....	220	274
" B	3	R	154	79	.....	233	288
South Gut	4	R	125	53	.....	178	245
Englishtown	5	R	46	43	.....	89	143
Boulardarie	6	R	114	50	.....	164	243
Ingonish A	7	R	93	94	.....	187	276
" B	7	R	104	96	.....	200	281
Cape North A	8	R	93	98	.....	191	270
" B	8	R	30	77	.....	107	176

CAPE BRETON NORTH-VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lewis Wilkieson Johnstone.	Fenwick Lionel Kelly.			
Bay St. Lawrence	9	R	51	61	.....	112	175
North Side Little Narrows	10	R	59	46	.....	105	131
North Shore	11	R	32	122	.....	154	235
New Campbellton	12	R	38	31	.....	69	95
North River	13	R	93	125	.....	218	268
South Side Little Narrows	14	R	75	78	.....	153	188
Neil's Harbour	15	R	84	95	.....	179	205
Big Baddeck	16	R	66	60	.....	126	155
Big Bras d'Or	17	R	54	57	.....	111	154
Washabuck	18	R	66	26	2	94	161
Totals—Totaux	73	.....	6,873	4,309	25	11,207	16,106

Majority for / Majorité pour } **Lewis Wilkieson Johnstone, 2,564.**

CAP BRETON SUD. Population—1921, 58,716.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lauchlin Daniel Currie.	Finlay MacDonald.	James Bryson MacLachlan.			
SYDNEY CITY (CITÉ).								
Ward (Quartier) 1.....A	1	U	63	95	4	2	164	232
" .....B	2	U	34	113	7	.....	154	236
" C	3	U	60	117	9	.....	186	268
" .....D	4	U	56	83	13	.....	152	248
" .....E	5	U	35	104	18	.....	157	227
" 2.....A	6	U	46	101	9	.....	156	225
" .....B	7	U	62	140	4	.....	216	282
" C	8	U	65	137	13	1	216	299
" 3.....A	9	U	42	84	8	.....	134	218
" .....B	10	U	52	110	11	.....	173	283
" C	11	U	49	104	7	.....	160	238
" .....D	12	U	52	112	8	.....	172	264
" .....E	13	U	62	104	7	.....	173	249
" .....F	14	U	59	117	7	1	184	251
" .....G	15	U	69	94	11	3	177	251
" .....H	16	U	53	120	6	.....	179	266
" I	17	U	73	118	8	.....	199	267
" .....J	18	U	52	128	13	.....	193	273
" 4.....A	19	U	40	119	23	.....	172	257
" .....B	20	U	40	138	21	.....	199	278
" C	21	U	43	121	27	.....	191	272
" .....D	22	U	33	130	9	3	175	242
" .....E	23	U	45	176	17	8	246	321
" .....F	24	U	31	157	17	2	207	279
" .....G	25	U	48	122	23	2	195	252
" .....H	26	U	48	108	16	4	176	245
" I	27	U	38	140	28	.....	206	265
" .....J	28	U	33	112	20	.....	165	228
" 5.....A	29	U	22	128	33	.....	183	330
" .....B	30	U	39	117	27	.....	183	306
" C	31	U	21	125	32	9	187	290
" .....D	32	U	19	123	18	.....	160	293
" .....E	33	U	15	130	34	17	196	314
" 6.....A	34	U	22	87	37	2	148	198
" .....B	35	U	12	121	32	.....	165	236
" C	36	U	21	111	51	2	185	242
" .....D	37	U	34	128	49	.....	211	282
New Waterford, Town (Ville) A	38	U	36	65	36	.....	137	208
" .....B	39	U	56	89	46	.....	191	273
" C	40	U	35	75	58	1	169	269
" .....D	41	U	27	64	56	.....	147	252
" .....E	42	U	63	81	67	.....	211	327
" .....F	43	U	26	90	31	.....	147	235
" .....G	44	U	41	86	60	2	189	327
" .....H	45	U	37	94	66	.....	197	330
" I	46	U	26	83	25	.....	134	239
Dominion, Town (Ville).....A	47	U	34	65	52	4	155	203
" .....B	48	U	34	71	72	.....	177	260
" C	49	U	34	66	67	.....	167	259
" .....D	50	U	40	74	80	.....	194	316
GLACE BAY, TOWN (VILLE)								
Ward (Quartier) 1.....A	51	U	40	72	26	6	144	256
" .....B	52	U	52	87	36	.....	175	291
" C	53	U	37	75	41	.....	153	249
" .....D	54	U	66	84	17	.....	167	247
" .....E	55	U	60	89	29	.....	178	248
" 2.....A	56	U	58	93	25	.....	176	254
" .....B	57	U	64	117	41	.....	222	343
" C	58	U	75	102	41	.....	218	319
" .....D	59	U	67	112	43	.....	222	336
" .....E	60	U	99	128	19	.....	246	308

CAPE BRETON SOUTH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Lauchlin Daniel Currie.	Finlay MacDonald.	James Bryson MacLachlan.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
GLACE BAY, TOWN (VILLE).								
Ward (Quartier) 2.....F	61	U	68	106	20	.....	194	286
" .....G	61A	U	66	98	16	.....	180	292
" 3.....A	62	U	29	57	97	.....	183	290
" .....B	63	U	42	83	85	.....	210	300
" C	64	U	35	67	89	.....	191	302
" .....D	65	U	48	92	72	.....	212	292
" .....E	66	U	34	74	64	.....	172	245
" 4.....A	67	U	40	45	59	.....	144	206
" .....B	68	U	39	58	75	.....	172	236
" C	69	U	78	68	66	.....	212	268
" 5.....A	70	U	41	36	52	.....	129	199
" .....B	71	U	37	42	57	2	138	232
" C	72	U	39	58	75	.....	172	300
" .....D	73	U	65	53	78	.....	196	344
" .....E	74	U	66	53	51	.....	170	253
" .....F	75	U	59	48	57	.....	164	252
" 6.....A	76	U	53	79	47	.....	179	229
" .....B	76A	U	43	47	36	.....	126	181
" C	77	U	67	57	25	.....	149	209
District No. 1 Reserve.....A	78	R	53	76	56	.....	185	272
" .....B	79	R	47	47	52	2	148	212
" C	80	R	29	67	41	.....	137	186
" .....D	81	R	34	93	74	.....	201	280
" Gardener.....A	82	R	11	33	44	.....	88	142
" 2 Balls Creek....A	83	R	57	99	18	.....	174	262
" Westmont.....B	84	R	48	66	4	.....	118	240
" " Sub-Sect. B1	85	R	10	88	4	.....	102	194
" Coxheath.....C	86	R	51	115	17	.....	183	297
" 3 Hillside.....A	87	R	32	65	4	.....	101	170
" Mira Gut.....B	88	R	31	84	5	.....	120	223
" 11 Dominion 6...A	89	R	23	55	86	.....	164	241
" " ...B	90	R	17	92	90	1	200	260
" " ...C	91	R	6	54	56	.....	116	184
" 12 Port Morien A	92	R	49	108	29	.....	186	251
" " Sub-Sect. 1A	93	R	53	67	48	.....	168	219
" Birch Grove..B	94	R	16	50	38	1	105	200
" " ..B	95	R	18	54	35	.....	107	201
" Homeville.....C	96	R	10	52	6	.....	68	140
" 18 South Forks..A	97	R	51	83	1	3	138	234
" " ...B	98	R	44	85	3	2	134	233
" " ...C	99	R	34	69	6	2	111	207
" 20 Lengan Sect...A	100	R	29	69	20	.....	118	197
" Victoria Mines B	101	R	10	41	9	.....	60	114
" " B	102	R	48	90	21	.....	159	324
" Scotchtown....C	103	R	32	63	0	.....	95	182
" " ...C	104	R	13	116	18	.....	147	309
Sydney, Advance (Provisoire)	105	U	10	13	0	.....	23	.....
Totals—Totaux.....	107	.....	4,510	9,551	3,617	82	17,760	26,946

Majority for / Majorité pour **Finlay MacDonald** over (sur) **L. D. Currie, 5,041. / J. B. MacLachlan, 5,934.**

COLCHESTER Population—1921, 25,196.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Maynard B. Archibald.	George T. MacNutt.			
Truro, Town (Ville) Advance (Provisoire)	1	U	4	43	.....	47	.....
"	1A	U	35	195	5	235	329
"	1B	U	54	150	.....	204	273
"	1C	U	27	69	.....	96	156
"	1D	U	43	138	.....	181	305
"	1E	U	46	106	1	153	250
"	1F	U	36	112	.....	148	249
"	1G	U	44	128	.....	172	268
"	1H	U	55	166	.....	221	345
"	1I	U	26	147	6	179	300
" .....A-L	1J	U	29	97	1	127	200
" .....M-Z	1J	U	33	100	.....	133	229
"	1K	U	19	76	.....	95	153
" .....A-L	1L	U	29	75	1	105	181
" .....M-Z	1L	U	29	90	3	122	198
"	1M	U	22	103	.....	125	244
"	1N	U	29	91	.....	120	211
"	1O	U	27	117	.....	144	219
"	1P	U	11	32	.....	43	83
"	1Q	U	29	126	.....	155	227
"	1R	U	37	140	.....	177	322
"	1S	U	31	143	1	175	318
Clifton.....	2A	R	60	92	1	153	228
"	2B	R	63	106	.....	169	248
Brookfield.....	3A	R	67	114	.....	181	229
"	3B	R	62	88	.....	150	235
Lower Stewiacke.....	4	R	54	99	2	155	237
Middle "	5	R	74	111	.....	185	246
Upper "	6	R	80	87	.....	167	233
Salmon River.....	7A	R	92	152	1	245	346
"	7B	R	42	92	.....	134	184
"	7C	R	73	157	1	231	309
"	7D	R	49	49	.....	98	152
Kemp Town.....	8	R	39	48	1	88	111
Earltown.....	9A	R	58	86	.....	144	187
"	9B	R	45	82	2	129	156
Waugh's River.....	10	R	84	109	.....	193	248
Tatamagouche.....	11A	R	85	98	.....	183	215
"	11B	R	47	62	.....	109	141
New Annan.....	12A	R	64	60	.....	124	198
"	12B	R	61	63	.....	124	163
North River.....	13A	R	81	73	1	155	238
"	13B	R	49	134	1	184	263
Lower Onslow.....	14A	R	37	81	.....	118	168
"	14B	R	88	115	.....	203	281
Upper Londonderry.....	15A	R	52	140	2	194	282
"	15B	R	34	92	.....	126	223
Middle Londonderry.....	16A	R	91	75	.....	166	212
"	16B	R	119	129	3	251	324
Lower Londonderry.....	17A	R	57	64	.....	121	161
"	17B	R	166	147	.....	313	369
Economy.....	18A	R	37	43	.....	80	101
"	18B	R	103	94	.....	197	289
Five Islands.....	19	R	89	104	.....	193	295
Upper Stewiacke East (Est)..	20	R	85	105	2	192	280
Acadia Mines.....	21	R	17	83	3	103	142
"	21A	R	31	116	.....	147	240
Tatamagouche West (Ouest)...	22	R	109	113	.....	222	277
Gay's River.....	23A	R	23	58	.....	81	124
"	23B	R	35	87	.....	122	167
Brule.....	24	R	109	133	.....	242	313
Stewiacke.....	25A	R	50	150	1	201	246
"	25B	R	38	70	.....	108	149
Totals—Totaux.....	63		3,394	6,405	39	9,838	14,265

Majority for / Majorité pour } George T. MacNutt, 3,011.

CUMBERLAND Population—1921, 41,191.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hance James Logan.	Robert Knowlton Smith.			
Amherst	1A	U	62	65	.....	127	207
"	1B	U	78	99	.....	177	288
"	1C	U	68	94	1	163	272
"	1D	U	44	61	.....	105	157
"	1E	U	80	138	1	219	365
"	1F	U	62	89	.....	151	171
"	1G	U	45	53	.....	98	179
"	2A	U	61	59	1	121	194
"	2B	U	56	69	1	126	202
"	2C	U	67	107	3	177	268
"	2D	U	48	57	.....	105	205
"	2E	U	59	109	.....	168	276
"	2F	U	49	80	.....	129	216
"	3A	U	90	100	2	192	324
"	3B	U	68	49	2	119	232
"	3C	U	53	55	3	111	170
"	3D	U	52	58	.....	110	168
"	3E	U	66	60	1	127	225
"	3F	U	37	55	.....	92	168
"	3G	U	47	69	.....	116	197
"	3H	U	56	81	.....	137	254
"	3I	U	49	68	1	118	226
Fort Lawrence	4	R	38	45	.....	83	103
Amherst Point	5	R	109	108	3	220	304
Nappan	6	R	84	116	1	201	283
East Amherst	7A	R	58	98	1	157	183
"	7B	R	59	69	2	130	201
Amherst Head	8	R	74	104	.....	178	233
Linden	9A	R	91	49	.....	140	198
"	9B	R	81	36	.....	117	172
Tidnish	10A	R	72	126	1	199	238
Chapman Settlement	10B	R	75	76	.....	151	228
Pugwash	11A	R	90	110	1	201	269
"	11B	R	50	103	1	154	205
Wallace Bay	12	R	102	86	.....	188	288
Pugwash River	13A	R	85	72	.....	157	207
"	13B	R	62	62	.....	124	162
Wallace	14A	R	80	79	.....	159	201
"	14B	R	67	77	3	147	178
Wallace Bridge	15	R	149	96	.....	245	297
Wentworth	16A	R	60	70	.....	130	160
"	16B	R	63	89	.....	152	165
Malagash	17	R	137	109	.....	246	298
Westchester Station	18A	R	158	102	1	261	313
Millvale	18B	R	42	62	.....	104	148
Middleboro	19A	R	60	117	.....	177	223
Victoria	19B	R	44	83	2	129	195
Glenville (River Philip)	20A	R	81	74	.....	155	216
River Philip	20B1	R	73	72	.....	145	162
"	20B2	R	64	73	.....	137	158
Oxford	21A	R	83	127	.....	210	267
"	21B	R	88	145	.....	233	288
"	21C	R	117	64	2	183	222
Mansfield	22A1	R	62	72	.....	134	185
"	22A2	R	64	75	.....	139	190
Oxford Junction	22B	R	47	30	.....	77	103
Southampton	23A	R	101	39	.....	140	166
Athol	23B	R	30	41	.....	71	110
Mapleton	23C	R	72	39	1	112	145
Rodney	24	R	47	57	.....	104	144
Springhill	25A	U	42	127	.....	169	238
"	25B	U	30	101	4	135	207
"	25C	U	46	123	3	172	270
"	25D	U	48	132	1	181	293
"	26A	U	48	121	.....	169	279

CUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hance James Logan.	Robert Knowlton Smith.			
Springhill—*Con*	26B	U	46	79	.....	125	215
"	26C	U	48	86	.....	134	211
"	26D	U	47	96	1	144	209
"	26E	U	40	128	.....	168	268
"	27A	U	36	143	.....	179	292
"	27B	U	51	114	.....	165	268
"	27C	U	55	101	.....	156	254
Springhill Junction	28	R	22	37	.....	59	74
River Hébert	29A	R	69	120	.....	189	279
"	29B	R	54	137	2	193	268
"	29C	R	60	106	.....	166	146
"	29D	R	60	139	.....	199	276
Minudie	30A	R	30	39	1	70	117
Lower Cove	30B	R	18	48	.....	66	100
Joggins	31A	R	121	171	2	294	318
"	31B	R	61	174	.....	235	300
Shulie	32	R	7	37	.....	44	65
Advocate	33A	R	78	68	.....	146	201
"	33B	R	96	80	.....	176	243
Port Greville	34A	R	44	71	.....	115	193
"	34B	R	40	96	.....	136	225
"	34C	R	63	100	.....	163	250
Diligent River	35A	R	71	68	.....	139	191
Cross Roads	35B	R	37	94	.....	131	204
Parrsborough	36A	R	54	94	.....	148	215
"	36B	R	58	66	.....	124	190
"	36C	R	66	73	.....	139	213
"	37A	R	98	89	.....	187	305
"	37B	R	118	87	.....	205	312
New Prospect	38	R	92	105	.....	197	310
Maccan	39	R	54	193	.....	247	300
Apple River	40	R	67	122	1	190	270
Totals—Totaux	97		6,291	8,492	51	14,834	21,341

Majority for / Majorité pour } Robert Knowlton Smith, 2,201.

DIGBY-ANNAPOLIS. Population, 1921, 37,765.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lewis J. Lovett.	Harry B. Short.			
Hillsburgh.....A-L	1	R	130	68	3	201	270
" .....M-Z	1	R	111	44	2	157	207
Marshall's Town.....A-L	2	R	70	103	2	175	240
" .....M-Z	2	R	66	119	.....	185	273
Digby.....A-L	3	R	83	88	1	172	203
" .....M-Z	3	R	75	90	3	168	229
" .....A-L	3A	R	74	75	.....	149	186
" .....M-Z	3A	R	60	84	.....	144	173
Sandy Cove.....	4	R	86	58	.....	144	196
Freeport.....A-L	5	R	57	47	.....	104	163
" .....M-Z	5	R	82	94	1	177	238
Westport.....A-L	6	R	80	41	.....	121	158
" .....M-Z	6	R	86	48	.....	134	175
Plympton.....	7	R	45	80	1	126	233
Weymouth North (Nord)..A-L	8	R	34	69	1	104	152
" " ..M-Z	8	R	32	85	.....	117	172
St. Bernard.....A-F	9	R	58	50	.....	108	182
" .....G-Z	9	R	25	71	2	98	190
Church Point.....	10	R	123	39	3	165	223
Meteghan.....	11	R	62	99	1	162	276
Salmon River.....A-D	12	R	93	24	.....	117	186
" .....E-Z	12	R	46	31	1	78	133
Tiverton.....	13	R	126	99	.....	225	292
New Tusket.....	14	R	42	65	.....	107	142
Rossway.....	15	R	70	67	.....	137	185
Smith's Cove.....	16	R	80	104	.....	184	231
Culloden.....A-L	17	R	96	70	.....	166	194
" .....M-Z	17	R	93	65	.....	158	184
Grosses Coques.....	18	R	77	86	1	164	271
Comeauville.....	19	R	108	97	.....	205	297
Meteghan River.....	20	R	113	86	.....	199	283
Cheticamp.....	21	R	48	74	2	124	174
Weymouth.....A-D	22	R	67	92	2	161	238
" .....E-L	22	R	56	134	.....	190	231
" .....M-Z	22	R	43	133	2	178	269
Little River.....	23	R	111	68	.....	179	262
Barton.....	24	R	81	97	4	182	232
Concession.....	25	R	68	41	.....	109	187
Centreville.....	26	R	109	40	.....	149	200
Doucetteville.....	27	R	49	71	.....	120	175
New Edinburgh.....	28	R	84	38	.....	122	173
Havelock.....	29	R	17	59	2	78	124
Meteghan North (Nord).....	30	R	79	101	.....	180	298
Cape St. Mary.....	31	R	40	28	1	69	106
Lake Doucette.....	32	R	54	81	.....	135	210
Hectanooga.....	33	R	27	37	3	67	84
Corberrie.....	34	R	18	60	.....	78	127
Saulnierville.....	35	R	96	66	1	163	282
Lower Saulnierville.....A-L	36	R	53	55	1	109	190
" .....M-Z	36	R	29	61	1	91	171
Lower Concession.....	37	R	32	41	1	74	136
Melvern Square.....A-L	1	R	63	52	1	116	144
" .....M-Z	1	R	70	59	2	131	164
Middleton.....A-H	2	R	101	136	6	243	300
" .....I-Z	2	R	135	111	.....	246	283
East Brooklyn.....	2A	R	108	69	1	178	224
Lawrencetown.....A-D	3	R	92	59	5	156	204
" .....E-M	3	R	69	115	2	186	242
" .....N-Z	3	R	82	80	.....	162	207
Bridgetown.....A-H	4	R	126	116	10	252	299
" .....I-Z	4	R	93	154	5	252	302
Clarence.....	4A	R	115	106	.....	221	260
Belleisle.....	5	R	90	132	1	223	287
Granville Ferry.....A-L	6	R	93	73	1	167	202
" .....M-Z	6	R	76	84	.....	160	199

DIGBY-ANNAPOLIS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lewis J. Lovett.	Harry B. Short.			
Thorne's Cove	7	R	85	90	.....	175	232
Clementsport	8	R	104	104	1	209	281
Bear River A-L	9	R	97	48	.....	145	170
" M-Z	9	R	92	29	1	122	150
Annapolis Royal A-L	10	R	79	112	4	195	254
" M-Z	10	R	86	91	3	180	245
Carleton's Corner A-L	11	R	76	94	4	174	221
" M-Z	11	R	68	113	2	183	225
Nictaux A-L	12	R	53	103	1	157	230
" M-Z	12	R	51	114	.....	165	215
New Albany	13	R	57	23	.....	80	107
Maitland	14	R	80	52	.....	132	167
Morse Road	15	R	69	36	.....	105	144
Torbrook A-L	16	R	66	55	1	122	168
" M-Z	16	R	56	73	2	131	186
Port George	17	R	96	67	.....	163	246
Port Lorne	18	R	74	110	.....	184	263
Hampton	19	R	79	54	.....	133	167
Parker's Cove	20	R	118	78	.....	196	263
Clementsvale	21	R	121	110	5	236	302
Lequille A-L	22	R	63	83	1	147	236
" M-Z	22	R	43	119	.....	162	238
Round Hill A-L	23	R	52	120	.....	172	228
" M-Z	23	R	25	94	2	121	158
Lawrencetown Lane A-L	24	R	113	58	.....	171	212
" " M-Z	24	R	70	60	2	132	173
Springfield A-L	25	R	30	75	1	106	170
" M-Z	25	R	43	64	.....	107	180
Margaretsville	26	R	113	96	2	211	247
Deep Brook	27	R	93	79	.....	172	234
Milford	28	R	31	56	.....	87	135
Victoria Beach	29	R	57	94	.....	151	184
Young's Cove	30	R	22	76	1	99	137
Totals—Totaux	98	.....	7,219	7,599	109	14,927	20,491

Majority for / Majorité pour } Harry B. Short, 380.

HALIFAX Population—1921, 97,228.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin				Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.		No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Anderson Black.	Robert Emmett Finn.	Gordon Ross Marshall.	Felix Patrick Quinn.			
HALIFAX, CITY (CITÉ)										
Ward Quartier) 1..... Sec.	A	A-G	U	103	47	49	98	3	300	242
" "		H-M	U	121	40	49	105	1	316	230
" "		N-Z	U	101	34	36	97	.....	268	229
" "	B	A-G	U	59	55	58	56	.....	228	209
" "		H-N	U	70	40	38	64	.....	212	225
" "		O-Z	U	81	31	34	78	.....	224	224
" "	C	A-G	U	85	45	49	78	.....	257	229
" "		H-M	U	82	56	59	74	.....	271	247
" "		N-Z	U	72	45	52	65	1	235	198
" "	D	A-G	U	93	62	66	86	.....	307	246
" "		H-N	U	99	52	56	97	.....	304	257
" "		O-Z	U	88	48	53	84	.....	273	247
" "	E	A-E	U	91	63	69	84	.....	307	280
" "		F-L	U	83	49	52	78	1	263	257
" "		M-O	U	74	41	44	60	.....	219	234
" "		P-Z	U	103	44	53	99	.....	299	263
" "	F	A-K	U	97	37	44	86	.....	264	189
" "		L-Z	U	77	59	56	71	1	264	201
" 2 "	A	A-G	U	83	65	63	76	.....	287	283
" "		H-O	U	61	49	51	58	1	220	266
" "		P-Z	U	46	36	43	44	.....	179	195
" "	B	A-F	U	60	53	56	58	.....	227	196
" "		G-M	U	86	54	60	77	.....	277	239
" "		N-Z	U	69	41	41	68	.....	219	199
" "	C	A-C	U	91	47	57	77	.....	272	231
" "		D-J	U	89	79	87	83	.....	338	293
" "		K-O	U	86	52	53	82	2	275	255
" "		P-Z	U	109	51	63	91	.....	314	281
" "	D	A-K	U	47	34	34	44	.....	159	144
" "		L-Z	U	54	40	39	51	.....	184	186
" "	E	A-L	U	86	69	65	84	4	308	312
" "		M-Z	U	74	65	61	76	1	277	277
" "	F	A-C	U	101	67	77	91	.....	336	250
" "		D-G	U	132	64	70	128	.....	394	278
" "		H-L	U	114	59	72	108	1	354	274
" "		M-N	U	120	67	77	106	.....	370	311
" "		O-S	U	113	67	72	110	.....	362	305
" "		T-Z	U	56	39	44	46	.....	185	144
" "	G	A-L	U	47	38	43	44	.....	172	184
" "		M-Z	U	69	45	41	66	.....	221	198
" "	H	A-L	U	61	40	34	59	1	195	206
" "		M-Z	U	66	27	28	66	1	188	228
" 3 "	A	A-G	U	94	33	31	91	.....	249	272
" "		H-N	U	86	37	35	84	.....	242	259
" "		O-Z	U	65	39	40	61	8	213	236
" "	B	A-G	U	78	47	40	74	.....	239	232
" "		H-O	U	68	45	48	64	.....	225	242
" "		P-Z	U	57	48	49	57	.....	211	225
" "	C	A-B	U	79	53	62	67	.....	261	216
" "		C-E	U	90	61	68	83	.....	302	279
" "		F-H	U	122	87	91	116	.....	416	359
" "		I-L	U	66	33	39	67	.....	205	169
" "		M-Mc	U	114	68	74	102	1	359	314
" "		N-R	U	90	33	39	82	1	245	226
" "		S-T	U	81	31	37	81	1	231	200
" "		U-Z	U	59	26	26	60	.....	171	125
" 4 "	A	A-G	U	65	38	32	67	.....	202	234
" "		H-M	U	54	39	35	51	.....	179	215
" "		N-Z	U	64	27	29	64	.....	184	206
" "	B	A-K	U	111	36	37	107	1	292	225
" "		L-Z	U	82	40	35	83	1	241	211
" "	C	A-B	U	99	41	46	95	3	284	229
" "		C	U	116	34	37	113	.....	300	217

HALIFAX

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Anderson Black.	Robert Emmett Finn.	Gordon Ross Marshall.	Felix Patrick Quinn.			
HALIFAX, CITY (CITÉ)—*Con.*									
Ward (Quartier) 4 Con. Sec.—C	D-F	U	93	36	44	85	.....	258	205
" "	G-I	U	118	62	72	112	.....	364	299
" "	J-L	U	81	45	45	76	.....	247	217
" "	M	U	130	82	81	127	4	424	329
" "	N-R	U	117	36	37	114	3	307	239
" "	S-V	U	91	35	41	86	.....	253	208
" "	W-Z	U	68	29	31	66	.....	194	148
" " D	A-K	U	77	57	55	81	.....	270	244
" "	L-Z	U	83	42	38	83	.....	246	267
" " E	A-K	U	64	25	22	63	.....	174	178
" "	L-Z	U	55	37	33	54	.....	179	175
" 5 " A	A-L	U	86	55	53	87	1	282	296
" "	M-Z	U	76	52	53	77	.....	258	256
" " B	A-L	U	66	32	37	63	.....	198	156
" "	M-Z	U	47	46	46	43	3	185	164
" " C	A-Z	U	87	62	63	84	.....	296	273
" " D	A-K	U	93	45	41	93	.....	272	221
" "	L-Z	U	65	47	49	61	.....	222	205
" " E	A-K	U	89	56	57	81	.....	283	270
" "	L-Z	U	91	67	68	87	.....	313	265
" " F	A-G	U	97	35	33	89	.....	254	255
" "	H-N	U	90	36	38	88	.....	252	233
" "	O-Z	U	71	46	42	63	1	223	225
" " G	A-E	U	99	39	41	95	.....	274	242
" "	F-K	U	125	33	31	121	.....	310	240
" "	L-Q	U	98	43	46	102	.....	289	221
" "	R-Z	U	91	34	37	84	.....	246	227
" " H	A-Z	U	136	54	57	134	.....	381	292
" " I	A-K	U	98	44	43	98	.....	283	231
" "	L-Z	U	62	42	38	61	2	205	203
" " J	A-L	U	88	50	49	85	.....	272	202
" "	M-Z	U	92	57	58	91	.....	298	228
" 6 " A	A-F	U	67	36	36	64	.....	203	217
" "	G-Q	U	88	48	46	92	.....	274	297
" "	R-Z	U	67	30	32	63	.....	192	192
" " B	A-C	U	74	45	43	76	.....	238	209
" "	D-G	U	56	37	39	50	.....	182	195
" "	H-K	U	69	32	32	69	.....	202	177
" "	L-M	U	70	25	28	66	3	192	181
" "	N-R	U	74	30	31	71	.....	206	172
" "	S-Z	U	79	33	37	80	.....	229	187
" " C	A-D	U	98	44	42	93	2	279	272
" "	E-I	U	112	35	38	104	.....	289	268
" "	J-M	U	104	43	43	103	.....	293	272
" "	N-R	U	68	28	28	69	.....	193	159
" "	S-Z	U	66	33	36	60	1	196	227
" " D	A-L	U	71	32	28	70	.....	201	213
" "	M-Z	U	56	36	38	55	.....	185	183
" " E	A-Z	U	102	33	33	98	1	267	176
" " F	A-B	U	73	26	27	71	.....	197	171
" "	C-E	U	121	52	55	118	.....	346	254
" "	F-H	U	99	47	44	94	.....	284	225
" "	I-L	U	57	27	28	57	1	170	162
" "	M	U	69	42	40	69	.....	220	183
" "	N-R	U	61	34	29	56	.....	180	152
" "	S-Z	U	88	35	33	88	.....	244	231
" " G	A-Z	U	75	68	73	70	2	288	207
Halifax Advance (Provisoire)		U	28	19	19	29	.....	95	.....
DARTMOUTH, TOWN (VILLE)									
Ward (Quartier) 1 Sec. 31A	A-B	U	82	45	43	78	.....	248	224
" "	C-D	U	115	37	41	110	.....	303	221
" "	E-G	U	61	35	36	58	.....	190	156

HALIFAX

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Anderson Black.	Robert Emmett Finn.	Gordon Ross Marshall.	Felix Patrick Quinn.			
Dartmouth, Town (Ville)-*Con.*	H-L	U	90	43	44	84	.....	261	226
" "	M	U	105	55	54	100	.....	314	248
" "	N-R	U	72	44	48	71	.....	235	176
" "	S-T	U	102	36	38	100	2	278	207
" "	U-Z	U	71	32	36	69	.....	208	165
" 2 " 31B	A-G	U	110	46	45	108	.....	309	242
" "	H-O	U	96	42	44	91	.....	273	218
" "	P-Z	U	67	30	33	62	.....	192	144
" " 31C	A-B	U	95	52	58	84	1	290	232
" "	C	U	66	47	48	63	.....	224	165
" "	D-F	U	108	44	46	106	.....	304	244
" "	G-H	U	132	47	46	123	.....	348	280
" "	I-L	U	99	50	51	96	.....	296	236
" "	M	U	113	30	29	111	.....	283	236
" "	N-R	U	104	50	51	97	1	303	234
" "	S-T	U	130	25	23	128	.....	306	250
" "	U-Z	U	86	37	35	86	1	245	212
Falkland	7A	R	73	48	49	74	.....	244	174
Herring Cove	7B	R	65	55	49	65	.....	234	164
Portuguese Cove	8	R	91	73	73	90	.....	327	173
Sambro	9	R	82	96	92	82	.....	352	229
Prospect	10	R	100	91	85	100	.....	376	244
Peggy's Cove—Indian Harbour	11A	R	102	63	60	103	.....	326	242
Hackett's Cove	11B	R	93	41	38	90	.....	262	202
French Village A-F	12	R	84	38	37	84	.....	243	218
" G-Z	12	R	118	34	31	115	.....	298	222
Prospect Road	13A	R	84	40	41	82	.....	247	142
Harrietsfield	13B	R	27	4	3	26	.....	60	57
Armdale A-E	14	R	135	38	39	127	.....	339	241
Armadale F-L	14	R	100	36	37	98	1	272	242
" M-Q	14	R	100	76	75	84	3	338	288
" R-Z	14	R	120	39	43	115	.....	317	255
Jollimore	14A	R	94	53	57	91	1	296	184
Bedford A-K	15A	R	112	40	43	106	1	302	259
" L-Z	15A	R	110	40	43	107	.....	300	229
Rockingham	15B	R	131	60	64	125	.....	380	291
Hammond's Plains	16	R	208	53	53	205	.....	519	294
Windsor Junction	17A	R	81	61	63	76	.....	281	190
Sackville A-K	17B	R	100	69	68	90	.....	327	205
" L-Z	17B	R	110	40	43	108	.....	301	191
Lower Sackville	17C	R	53	44	44	40	2	183	130
Waverley	18A	R	141	74	71	138	1	425	292
Oldham	18B	R	42	40	38	38	.....	158	121
Gays' River A-L	19	R	60	86	88	57	.....	291	208
" M-Z	19	R	49	48	50	41	1	189	149
Meagher's Grant	20	R	86	66	65	83	.....	300	216
Middle Musquodoboit A-K	21	R	85	92	100	63	.....	340	228
" " L-Z	21	R	73	73	81	69	.....	296	192
Moose River	21A	R	34	17	17	33	.....	101	98
Upper Musquodoboit A-G	22	R	94	72	78	86	.....	330	235
" " H-Z	22	R	124	79	76	121	.....	400	293
Terrence Bay	23	R	123	99	98	123	1	444	243
Moser's River	24A	R	111	39	39	108	.....	297	241
Necum Teuch	24B	R	82	51	54	78	.....	265	240
Sheet Harbour A-L	25A	R	95	83	79	94	.....	351	326
" M-Z	25A	R	113	78	70	115	.....	376	288
Sheet Harbour Passage	35B	R	46	33	32	45	.....	156	117
Mushaboom	25C	R	27	48	46	28	.....	149	104
Spry Bay	26A	R	103	76	77	98	.....	354	291
Shoal Bay A-K	26B	R	73	55	57	74	.....	259	287
" L-Z	26B	R	62	32	26	55	.....	175	209
Ship Harbour	27A	R	76	82	81	73	.....	312	242

HALIFAX

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Anderson Black.	Robert Emmett Finn.	Gordon Ross Marshall.	Felix Patrick Quinn.			
Head of Jeddore.....A-L	27B	R	95	62	63	91	1	312	324
" .....M-Z	27B	R	134	60	56	132	1	383	297
Clam Harbour.....	27C	R	55	46	46	53	.....	200	181
West Chezzetcook.....	28A	R	107	96	93	108	4	408	268
Grand Desert.....	28B	R	89	108	104	89	3	393	266
Seaforth.....	28C	R	52	45	47	50	.....	194	128
Lawrencetown.....	29	R	86	41	41	84	.....	252	155
Preston New Road.....	30A	R	49	52	52	48	.....	201	121
Preston.....	30B	R	91	23	24	90	.....	228	181
Preston Road.....	31D	R	104	61	53	99	.....	317	318
Cole Harbor.....	31E	R	98	98	108	92	1	397	288
Woodside.....A-E	31F	R	90	56	56	83	.....	285	296
" .....F-L	31F	R	134	46	49	123	.....	352	296
" .....M-Q	31F	R	92	53	55	87	.....	287	310
" .....R-Z	31F	R	79	42	42	75	1	239	209
Tufts Cove.....A-K	31G	R	74	56	55	71	.....	256	284
" .....L-Z	31G	R	66	59	58	63	.....	246	203
Bedford Basin.....	31H	R	16	12	10	13	.....	51	46
Ingramport.....	32B	R	112	44	43	107	.....	306	243
Head St. Margaret's Bay.....	32A	R	118	11	8	114	.....	251	216
North Shore.....	32C	R	126	62	59	124	1	372	314
Eastern Passage.....A-K	33	R	124	31	31	120	.....	306	263
" .....L-Z	33	R	129	58	62	124	.....	373	282
Port Dufferin.....A-L	34	R	75	58	54	74	.....	261	198
" .....M-Z	34	R	59	69	69	61	.....	258	199
Elderbank.....	35	R	61	29	30	58	2	180	143
East Chezzetcook.....A-K	36	R	96	61	60	99	.....	316	290
" .....L-Z	36	R	69	70	65	70	1	275	228
Musquodoboit Harbor....A-K	37	R	97	52	55	90	.....	294	220
" " ....L-Z	37	R	68	63	63	69	.....	263	226
Ostrea Lake.....	37A	R	23	51	51	22	.....	147	128
East and West Dover.....	38	R	51	102	97	50	.....	300	250
Porter's Lake.....	39	R	46	37	39	44	1	167	106
Totals—Totaux.....	219		18,796	10,609	10,815	17,996	90	58,306	* 48,908

Majority for / Majorité pour **William Anderson Black** over (sur) **Gordon Ross Marshall, 7,981. / Robert Emmett Finn, 8,187.**

Majority for / Majorité pour **Felix Patrick Quinn** over (sur) **Gordon Ross Marshall, 7,181. / Robert Emmett Finn, 7,387.**

* Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

HANTS-KINGS. Population—1921, 43,462.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur deWitt Foster.	Ernest William Robinson.			
Windsor.....A-J	1A	R	97	74	1	171	246
" .....K-Z	1A	R	101	79	3	180	220
" .....A-L	1B	R	168	103	.....	274	336
" .....M-Z	1B	R	162	106	.....	268	344
" .....A-J	1C	R	133	104	.....	238	310
" .....K-Z	1C	R	132	94	2	228	302
"	1D	R	94	136	.....	230	343
St. Croix.....	2A	R	170	109	3	282	391
"	2B	R	79	92	.....	171	357
"	2C	R	56	109	2	167	285
Brooklyn.....	3A	R	85	92	.....	177	221
"	3B	R	77	116	.....	193	231
Scotch Village.....	4A	R	106	75	2	183	215
"	4B	R	69	36	.....	105	158
Falmouth.....	5A	R	103	93	2	198	248
"	5B	R	79	160	.....	239	300
Kempt.....	6A	R	142	34	7	183	229
"	6B	R	181	74	5	260	330
"	6C	R	101	34	.....	135	180
Rawdon Church.....	7	R	113	102	5	220	249
South Rawdon.....	8A	R	43	37	.....	80	98
Mount Unicake.....	8B	R	93	48	.....	141	164
Noel.....	9A	R	50	43	.....	93	136
"	9B	R	77	92	.....	169	203
"	9C	R	71	149	.....	220	290
Nine Mile River.....	10A	R	129	125	2	256	346
"	10B	R	77	80	.....	157	220
South Maitland.....	11A	R	83	52	1	136	222
Maitland.....	11B	R	43	74	1	118	167
Selmah.....	11C	R	67	65	2	134	157
Five Mile River.....	11D	R	88	31	1	120	167
Windsor Forks.....	12A	R	63	95	.....	158	212
"	12B	R	63	83	4	140	183
Shubenacadie	13A	R	133	94	2	229	333
Milford.....	13B	R	85	119	.....	204	320
Shubenacadie	13C	R	89	104	4	197	259
Walton.....	14	R	125	76	.....	201	242
Gore.....	15A	R	60	83	.....	143	196
"	15B	R	93	52	.....	145	183
"	15C	R	93	51	.....	144	181
Hantsport.....A-H	16	R	107	41	.....	148	177
" .....I-Z	16	R	116	65	1	182	229
Avondale.....	17	R	118	102	.....	220	273
Burlington.....	18	R	116	113	2	231	325
Sheffield Mills.....A-H	1	R	82	128	.....	210	240
" .....L-Z	1A	R	54	111	1	166	221
Canning.....A-I	2	R	74	93	.....	167	210
" .....J-Z	2A	R	58	89	3	150	194
Kingsport.....1..	3	R	72	102	.....	174	214
Scotts Bay.....1..	4	R	37	93	1	131	153
Delhaven.....	4½	R	42	69	.....	111	134
Canard.....	5	R	118	71	1	190	241
Port Williams.....A-K	6	R	89	136	.....	225	262
" " L-Z	6A	R	82	137	.....	219	223
Centreville.....	7	R	99	81	.....	180	232
Hall's Harbour.....A-L	7½	R	94	58	3	155	196
" " M-Z	7½A	R	78	54	.....	132	170
Upper Dyke Village.....A-L	8	R	120	127	.....	247	306
" .....M-Z	8A	R	90	114	.....	204	288
Sanatorium.....A-L	8½	R	99	52	4	155	243
" .....M-Z	8½A	R	104	46	.....	150	207
Brooklyn Street.....A-M	9	R	94	89	.....	183	224
" .....M-Z	9A	R	64	92	2	158	193
Woodville.....	10	R	66	103	.....	169	221
Somerset .....A-K	11	R	101	143	.....	244	297
" .....L-Z	11A	R	105	155	.....	260	334

HANTS-KINGS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur deWitt Foster.	Ernest William Robinson.			
Kentville.....A-G	12	R	136	75	.....	211	298
" .....H-O	12A	R	107	72	10	189	254
" .....P-Z	12B	R	138	73	1	212	260
" .....A-G	12½	R	101	88	.....	189	248
" .....H-O	12½A	R	134	83	.....	217	295
" .....P-Z	12½B	R	154	84	.....	238	320
New Mines.....	13	R	156	103	2	261	300
Alton.....	13½	R	154	112	1	267	313
Gaspereaux .....A-J	14	R	135	92	.....	227	271
" .....K-Z	14A	R	126	97	2	225	253
Grand Pré.....	15	R	127	96	2	225	254
Greenwich	15½	R	145	64	.....	209	274
Wolfville.....A-L	16	R	118	112	.....	230	274
" .....M-Z	16A	R	112	120	.....	232	252
" .....A-K	16½	R	104	136	1	241	291
" .....L-Z	16½A	R	89	171	.....	260	317
Avonport.....	17	R	130	104	2	236	288
Hortonville.....	18	R	149	139	1	289	353
Millville.....A-L	19	R	115	35	.....	150	294
" .....M-Z	19A	R	97	34	.....	131	207
Greenwood .....A-M	20	R	71	57	.....	128	157
" .....N-Z	20A1	R	47	88	.....	135	167
Kingston Village.....A-M	21	R	61	122	.....	183	214
" .....N-Z	21A	R	70	69	.....	139	162
Dalhousie.....	22	R	51	53	.....	104	116
Aylesford.....	23	R	108	86	2	196	256
"	23A	R	107	115	.....	222	257
North Kingston.....A-S	24	R	79	90	.....	169	216
" .....-KZ	24A	R	93	73	.....	166	207
Cambridge .....A-Mc	25	R	94	101	1	196	285
" .....M-Z	25A	R	112	138	.....	250	298
South Berwick.....A-L	26	R	90	32	1	123	180
" .....M-Z	26A	R	77	44	.....	121	172
Berwick.....A-H	26½	R	133	62	.....	195	251
" .....I-Z	26½A	R	109	91	2	202	255
Canada Creek.....	27	R	53	62	1	116	149
Harbourville.....	28	R	108	91	.....	199	238
Kentville, Advance (Provisoire).....	1	R	26	7	.....	33	.....
Totals—Totaux.....	104	.....	10,168	9,110	96	19,374	24,978

Majority for / Majorité pour } **Arthur deWitt Foster, 1,058.**

INVERNESS. Population—1921, 23,808.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander W. Chisholm.	Isaac Duncan Macdougall.			
Port Hastings, Division 1	1	R	57	52	.....	109	194
" " 2	1	R	68	66	.....	134	218
Judique, Division 1	2	R	91	124	1	216	337
" " 2	2	R	130	119	2	251	377
River Inhabitants, Division 1	3	R	75	81	.....	156	196
" " 2	3	R	68	104	2	174	251
Port Hood, Division 1	4	R	62	79	.....	141	275
" " 2	4	R	69	50	.....	119	203
" " 3	4	R	55	101	1	157	243
" " 4	4	R	21	22	.....	43	78
Hillsborough, Division 1	5	R	35	79	.....	114	213
" " 2	5	R	20	66	.....	86	166
Strathlorne, Division 1	6	R	23	59	.....	82	150
" " 2	6	R	44	106	.....	150	253
" " 3	6	R	51	113	3	167	336
Broad Cove Marsh, Division 1	7	R	87	94	.....	181	252
" " 2	7	R	63	45	.....	108	161
Margaree Harbour, Division 1	8	R	135	52	.....	187	293
" " 2	8	R	80	57	1	138	176
" " 3	8	R	81	62	.....	143	193
South West Margaree (Sud-Ouest), Division 1	9	R	78	34	.....	112	165
South West Margaree (Sud-Ouest), Division 2	9	R	157	63	5	225	307
North East Margaree (Nord-Est), Division 1	10	R	67	65	1	133	167
North East Margaree (Nord-Est), Division 2	10	R	58	76	.....	134	181
North East Margaree (Nord-Est), Division 3	10	R	43	70	.....	113	152
Cheticamp, Division 1	11	R	54	163	2	219	274
" " 2	11	R	116	111	1	228	317
" " 3	11	R	63	144	.....	207	293
" " 4	11	R	57	152	1	210	281
" " 5	11	R	25	40	.....	65	88
Whycocomagh, Division 1	12	R	55	116	2	173	217
" " 2	12	R	45	60	.....	105	122
" " 3	12	R	40	58	.....	98	153
River Denys, Division 1	13	R	59	84	.....	143	191
" " 2	13	R	57	111	.....	168	235
East Lake Ainslie (Est)	14	R	98	93	.....	191	344
West Lake Ainslie (Ouest)	15	R	26	61	.....	87	194
West Bay, Division 1	16	R	56	76	.....	132	191
" " 2	16	R	34	42	.....	76	109
Glencoe, Division 1	17	R	18	56	.....	74	96
" " 2	17	R	58	91	.....	149	229
" " 3	17	R	40	44	1	85	134
S. Side Whycocomagh	18	R	128	103	.....	231	346
Poplar Grove, Division 1	19	R	70	77	.....	147	211
" " 2	19	R	67	46	.....	113	159
Pleasant Bay	20	R	40	47	.....	87	129
St. Joseph's Division 1	21	R	48	51	.....	99	189
" " 2	21	R	78	39	.....	117	153
" " 3	21	R	73	35	.....	108	135
Creignish	22	R	93	85	.....	178	278
Port Hawkesbury, Town (Ville)	1	R	107	125	.....	232	276
Port Hawkesbury, Town (Ville)	2	R	69	120	.....	189	244
Port Hood, Town (Ville), Ward (Quartier)	1	R	43	19	.....	62	75
Port Hood, Town (Ville), Ward (Quartier)	2	R	60	69	2	131	161

INVERNESS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexander W. Chisholm.	Isaac Duncan Macdougall.			
Port Hood, Town (Ville), Ward (Quartier)	3	R	13	45	.....	58	68
Inverness, Town (Ville)	1	R	49	138	.....	187	250
" "	2	R	39	174	2	215	275
" "	3	R	73	131	.....	204	255
" "	4	R	66	117	.....	183	244
" "	5	R	50	159	.....	209	281
" "	6	R	22	109	1	132	186
Totals—Totaux.....	61	.....	3,807	5,030	28	8,865	12,920

Majority for / Majorité pour } Isaac Duncan Macdougall, 1,223.

PICTOU. Population—1921, 40,851.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Cantley.	Robert H. MacKay.			
Pictou, Town (Ville), Advance (Provisoire)	1	R	5	4	.....	9	.....
Pictou, Ward (Quartier) 1..1–A	1	R	79	106	.....	185	242
" " ..1–A	2	R	80	149	.....	229	290
" " 2..1–B	1	R	50	98	1	149	203
" " ..1–B	2	R	45	115	1	161	225
Pictou, Ward 3 West (Quartier 3 Ouest)).....1–C	1	R	80	147	1	228	294
" " 1–C	2	R	100	112	1	213	292
Pictou, Ward 3 East (Quartier 3 Est).....1–D	1	R	85	112	.....	197	263
" " 1–D	2	R	79	107	1	187	251
Pictou Island.....E	1	R	49	28	.....	77	107
Fishers Grant.....F	1	R	50	66	.....	116	154
Cariboo.....A	2	R	88	101	.....	189	261
" River.....B	2	R	44	48	2	94	116
Cape John.....A	3	R	74	76	2	152	196
" .....B	3	R	55	83	.....	138	187
River John.....A	4	R	68	59	2	129	182
" .....B	4	R	35	98	2	135	204
" C	4	R	49	66	1	116	176
West Branch River John.....A	5	R	89	55	.....	144	171
" " .....B	5	R	72	44	1	117	137
Dalhousie.....	6	R	137	96	2	235	299
Scotch Hill.....A	7	R	107	100	2	209	270
Scotsburn.....B	7	R	73	96	.....	169	221
Green Hill.....A	8	R	39	103	.....	142	169
" .....B	8	R	37	81	.....	118	147
Mount Thom.....A	9	R	85	57	.....	142	178
" .....B	9	R	93	45	1	139	179
Mill Brook.....	10	R	132	43	.....	175	209
Lairg.....	11	R	111	33	.....	144	182
West New Glasgow.....A–1	12	R	137	84	2	223	285
" A–2	12	R	109	84	2	195	247
" A–3	12	R	124	78	1	203	251
" A–4	12	R	134	80	2	216	270
" A–5	12	R	104	64	1	169	215
Abercrombie-Granton.....B	12	R	96	96	2	194	233
Churchville.....A	13	R	105	110	1	216	292
New Glasgow South (Sud).B–1	13	U	133	61	8	202	297
" " .B–2	13	U	81	41	.....	122	169
" " .B–3	13	U	124	78	2	204	273
" " .B–4	13	U	133	84	3	220	318
" " .B–5	13	U	145	101	2	248	310
" " .B–6	13	U	120	56	1	177	248
" Central.....C–1	13	U	136	89	.....	225	284
" " C–2	13	U	143	98	3	244	300
" North (Nord)D–1	13	U	97	83	1	181	279
" " D–2	13	U	108	74	.....	182	248
" " D–3	13	U	98	71	.....	169	263
" " D–4	13	U	85	79	.....	164	260
" " D–5	13	U	118	73	.....	191	271
" " D–6	13	U	91	79	.....	170	267
" " D–7	13	U	127	50	1	178	274
" " D–8	13	U	60	23	.....	83	155
Trenton.....E–1	13	R	114	61	.....	175	262
" E–2	13	R	108	57	3	168	227
" E–3	13	R	141	54	.....	195	295
" E–4	13	R	96	60	.....	156	243
" E–5	13	R	97	41	1	139	242
" E–6	13	R	85	38	.....	123	194
Frasers' Mountain and Linacy.F	13	R	80	65	.....	145	178
Hillside and Glenfalloch.....G	13	R	69	26	2	97	105
Little Harbour.....A	14	R	70	51	1	122	144
" .....B	14	R	68	74	.....	142	167

PICTOU—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Cantley.	Robert H. MacKay.			
McLellan's Brook.....A-1	15	R	104	54	1	159	213
" A-2	15	R	108	48	1	157	212
Thorburn.....B-1	15	R	68	45	.....	113	153
" B-2	15	R	79	40	.....	119	166
McLellan's Mountain.....C	15	R	98	46	.....	144	180
Bridgeville.....A	16	R	100	96	1	197	270
Sunnybrae.....B	16	R	115	81	.....	196	251
Lorne.....A	17	R	124	56	1	181	220
Hopewell.....B	17	R	106	124	4	234	291
Ferrona.....C	17	R	103	83	2	188	233
Riverton.....D	17	R	36	59	.....	95	115
Middle River.....A	18	R	93	44	.....	137	191
" .....B	18	R	55	32	.....	87	122
Bailey's Brook.....A	19	R	118	130	2	250	299
Big Island of Merigonish.....B	19	R	22	18	.....	40	46
Avondale.....A	20	R	57	120	.....	177	223
Barney's River.....B	20	R	83	77	.....	160	186
Merigomish.....A	21	R	68	61	.....	129	159
" .....B	21	R	34	87	.....	121	147
Garden of Eden.....A	22	R	47	90	1	138	179
East River, St. Mary's.....B	22	R	28	62	.....	90	114
Westville North (Nord)....A-1	23	U	96	103	3	202	308
" " A-2	23	U	158	69	.....	227	299
" " A-3	23	U	112	55	2	169	236
Drummond Mines.....B-1	23	U	175	46	1	222	285
" B-2	23	U	147	57	.....	204	264
" B-3	23	U	182	55	.....	237	301
Westville South (Sud).....C-1	23	U	113	57	.....	170	212
" " C-2	23	U	132	53	.....	185	226
" " C-3	23	U	117	41	3	161	206
Wentworth Grant North (Nord).....A	24	R	55	35	1	91	107
Wentworth Grant South (Sud)B	24	R	21	46	.....	67	82
Stellarton, Ward (Quartier) 1.....A-1	25	U	120	104	.....	224	270
" " A-2	25	U	113	82	.....	195	258
" " A-3	25	U	103	87	.....	190	257
Albion Mines.....B-1	25	U	93	100	3	196	282
" B-2	25	U	85	67	2	154	211
" B-3	25	U	68	81	1	150	227
" B-4	25	U	81	80	3	164	227
Stellarton, Ward (Quartier) 2.....C-1	25	U	113	86	3	202	277
" " C-2	25	U	99	93	.....	192	250
" " C-3	25	U	82	77	.....	159	227
" " C-4	25	U	80	85	.....	165	232
Toney River.....	26	R	76	128	4	208	294
Totals—Totaux.....	106 ..	.....	9,693	7,731	98	17,522	23,379

Majority for / Majorité pour } **Thomas Cantley, 1,962.**

QUEENS—LUNENBURG Population—1921, 43,686.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Duff.	William G. Ernst.			
Lunenburg East (Est)	1A	R	103	35	1	139	181
" "	1B	R	115	59	.....	174	227
" "	1C	R	54	43	2	99	126
" "	1D	R	93	44	.....	137	157
" Centre	2A	R	89	62	.....	151	178
" "	2B	R	83	81	5	169	260
" "	2C	R	78	69	2	149	215
" West (Ouest)	3A	R	97	101	.....	198	285
" " A-L	3B	R	81	62	1	144	169
" " M-Z	3B	R	45	75	.....	120	148
Garden Lots	4	R	92	70	.....	162	198
First Peninsula	5	R	66	64	1	131	172
First South (Sud)	6	R	90	92	.....	182	223
Feltz South (Sud)	7	R	80	32	.....	112	148
Rose Bay	8	R	129	59	.....	188	232
Riverport	9	R	120	62	.....	182	245
Upper La Have	10	R	64	103	.....	167	232
Mahone Bay North (Nord)	11A	R	98	104	2	204	252
" Central A-L	11B	R	56	78	1	135	156
" " M-Z	11B	R	58	64	.....	122	165
" South (Sud)	11C	R	71	82	.....	153	198
Mader's Cove	12	R	60	42	.....	102	133
Oakland	13	R	102	98	3	203	281
Indian Point	14	R	113	87	.....	200	292
Blockhouse	15	R	121	112	2	235	300
New Cornwall	16	R	89	75	3	167	186
Bridgewater Town (Ville) Advance (Provisoire)	1	R	8	11	.....	19	.....
Bridgewater (East (Est)	17	R	122	87	.....	209	273
" South (Sud) A-L	18A	R	71	71	.....	142	164
" " M-Z	18A	R	46	69	2	117	175
" " A-L	18B	R	64	80	2	146	199
" " M-Z	18B	R	54	73	1	128	175
" North (Nord A-L	19A	R	73	92	1	166	193
" " M-Z	19A	R	81	66	3	150	189
" " A-L	19B	R	74	105	.....	179	232
" " M-Z	19B	R	71	75	3	149	176
Conquerall Bank A-L	20	R	72	46	1	119	161
" M-Z	20	R	65	45	.....	110	179
Pleasantville A-L	21	R	58	46	1	105	183
" M-Z	21	R	46	31	.....	77	142
West Dublin (Ouest)	22	R	136	60	.....	196	269
La Have Islands	23	R	114	33	2	149	238
Petite Rivière	24	R	110	70	.....	180	230
Vogler's Cove	25	R	84	55	.....	139	183
Italy Cross A-L	26	R	78	50	.....	128	174
" M-Z	26	R	81	51	.....	132	193
Waterloo	27	R	81	98	.....	179	260
Baker's Settlement	28	R	70	127	1	198	270
Upper Northfield	29A	R	67	61	.....	128	197
West Northfield	29B	R	109	86	.....	195	251
Midville	30	R	122	100	1	223	290
New Germany North (Nord)	31A	R	27	112	2	141	181
" West (Ouest)	31B	R	68	44	.....	112	140
" South (Sud)	31C	R	116	69	2	187	249
Bars's Corner A-L	32	R	46	81	.....	127	168
" M-Z	32	R	51	67	1	119	151
Hemford	33	R	60	84	.....	144	236
Big Tancook	34A	R	99	74	2	175	250
Little Tancook	34B	R	26	12	.....	38	66
Chester West (Ouest)	35	R	90	101	1	192	279
" East (Est)	36	R	92	86	.....	178	258
Mill Cove (North (Nord)	37A	R	38	89	.....	127	185
" South (Sud)	37B	R	40	76	1	117	163
Blandford	38	R	77	76	.....	153	215

QUEENS—LUNENBURG—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Duff.	William G. Ernst.			
New Ross North (Nord)	39A	R	81	123	.....	204	232
" South (Sud)	39B	R	41	111	.....	152	166
" West (Ouest)	40	R	55	120	.....	175	201
Chester Basin	41	R	87	123	.....	210	282
Gold River	42	R	58	73	2	133	185
Hebb's Mills	43	R	103	89	.....	192	248
Blue Rock	44	R	125	38	.....	163	287
East La Have	45	R	84	46	.....	130	234
New Cumberland	46	R	36	40	.....	76	130
La Have A-L	47	R	57	75	1	133	168
" M-Z	47	R	72	85	2	159	201
Broad Cove	48	R	30	51	.....	81	153
Maitland	49	R	48	70	.....	118	141
Bayport	50	R	72	35	3	110	149
Chelsea	51	R	55	93	.....	148	186
New Canada	52	R	89	52	.....	141	195
Maplewood	53	R	49	69	.....	118	167
Newburn	54	R	33	84	1	118	144
Dayspring	55	R	91	40	.....	131	223
Martin's Brook	56	R	37	91	.....	128	153
Centre Range	57	R	37	80	.....	117	173
Kingsburg	58	R	116	11	.....	127	165
Lower La Have	59	R	90	25	2	117	152
Oakhill	60	R	41	76	.....	117	151
Marriott's Cove	61	R	100	92	.....	192	257
East River (Est)	62	R	66	110	6	182	240
Bayswater	63	R	45	41	.....	86	126
Martin's Point	64	R	44	98	.....	142	197
Stonehurst	65	R	75	32	.....	107	153
Middle La Have	66	R	59	17	.....	76	116
Nineveh	67	R	35	39	.....	74	98
Cherry Hill	68	R	75	29	1	105	162
Western Shore	69	R	32	85	.....	117	156
Crouse Town	70	R	57	47	.....	104	121
Beech Hill	71	R	15	30	.....	45	48
Western Head	1	R	80	123	1	204	230
Liverpool East (Est) A-K	2A	R	90	100	.....	190	238
" " L-Z	2A	R	92	96	3	191	233
" West (Ouest) A-K	2B	R	102	113	4	219	239
" " L-S	2B	R	117	117	2	236	266
" " T-Z	2B	R	82	101	4	187	219
White Point	3	R	78	61	.....	139	157
East Port Mouton (Est)	4A	R	111	125	.....	236	310
Port Joli	4B	R	34	41	1	76	98
East Milton (Est) A-J	5A	R	89	83	.....	172	206
" " K-Z	5A	R	96	80	1	177	244
West Milton (Ouest)	5B	R	134	74	7	215	277
Brooklyn	6	R	126	85	.....	211	276
Beach Meadows	7A	R	36	56	.....	92	135
West Berlin (Ouest)	7B	R	45	96	1	142	177
Port Medway	8A	R	74	115	.....	189	266
East Port Medway (Est)	8B	R	26	26	.....	52	59
Mill Village A-M	9	R	62	58	1	121	141
" M-Z	9	R	51	44	.....	95	179
Greenfield	10	R	111	61	.....	172	222
Brookfield A-L	11	R	62	57	.....	119	182
" M-Z	11	R	61	44	1	106	168
Caledonia A-H	12	R	74	92	3	169	205
" I-Z	12	R	68	76	.....	144	175
Kempt Corner	13	R	94	88	2	184	236
Totals—Totaux	124		9,219	8,846	99	18,164	24,195

Majority for / Majorité pour } **William Duff, 373.**

RICHMOND-WEST CAPE BRETON. Population, (1921), 17,646.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George William Kyte.	John Alexander Macdonald.			
Arichat	1	R	110	91	.....	201	276
" (Head of Harbour)	2	R	49	85	.....	134	186
D'Escousse	3A	R	43	55	.....	98	186
"	3B	R	52	39	.....	91	163
River Inhabitants	4	R	74	100	.....	174	280
Dundee	5	R	34	44	1	79	122
Cannes	6A	R	61	32	2	95	152
"	6B	R	39	60	.....	99	177
St. Peters	7A	R	104	126	11	241	294
"	7B	R	94	154	2	250	334
Red Islands	8	R	81	90	.....	171	197
Grand River	9	R	98	136	.....	234	293
Lower L'Ardoise	10A	R	73	99	.....	172	188
"	10B	R	78	91	.....	169	191
West Arichat (Ouest)	11A	R	44	101	.....	145	226
" "	11B	R	58	73	.....	131	193
Loch Lomond	12	R	39	73	.....	112	127
Framboise	13	R	47	83	.....	130	184
Port Malcolm	14	R	39	38	.....	77	98
Rockdale	15A	R	69	114	.....	183	188
"	15B	R	121	129	.....	250	265
Poulamon	16A	R	65	85	1	151	276
"	16B	R	48	44	.....	92	173
Petite de Grat	17	R	88	30	4	122	162
Soldier's Cove	18	R	13	53	.....	66	77
Fourchu	19	R	20	58	.....	78	97
Louisdale	20	R	75	127	.....	202	262
Janvrin's Harbour	21	R	13	27	.....	40	76
Alderney	22	R	69	84	.....	153	201
Little Anse	23	R	55	35	.....	90	111
Rocky Bay	24	R	44	52	1	97	160
Point Tupper	25	R	80	131	.....	211	251
Cape Augnet	26	R	30	29	2	61	91
Seaview	27	R	30	26	.....	56	62
River Bourgeoise	28	R	61	89	.....	150	258
Big Pond	29	R	45	51	.....	96	123
Enon	30	R	35	41	.....	76	118
Grand Mira North (Nord)	31	R	60	90	2	152	193
" South (Sud)	32	R	82	71	.....	153	190
East Bay, South Side (Côté Sud)	33	R	58	120	.....	178	227
Trout Brook	34A	R	15	74	.....	89	150
"	34B	R	50	46	.....	96	148
Gabarouse	35A	R	83	125	.....	208	283
"	35B	R	96	111	2	209	292
Louisburg (Dist.)	36A	R	64	46	1	111	156
"	36B	R	50	50	.....	100	140
Catalone	37	R	36	61	.....	97	136
Bateston	38	R	61	20	.....	81	120
Main-à-Dieu	39	R	103	63	.....	166	223
Scatarie Island	40	R	22	16	.....	38	46
Points West Bay	41	R	18	39	.....	57	73
Louisburg, Town (Ville)	A	R	94	83	.....	177	216
" "	B	R	67	105	2	174	220
" "	C	R	115	67	.....	182	250
Totals—Totaux	54	R	3,252	3,962	31	7,245	9,841

Majority for / Majorité pour } John Alexander Macdonald, 710.

SHELBURNE-YARMOUTH. Population—1921, 35,865.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Paul Lacombe Hatfield.	Hon. Edgar Keith Spinney.			
SHELBURNE COUNTY (COMTÉ).							
Sable River	1A	R	73	45	.....	118	141
"	1B	R	103	104	.....	207	293
Lockeport, Town (Ville)	2A	R	85	70	.....	155	228
" "	2B	R	78	76	.....	154	239
East Green Harbour (Est)	3A	R	68	120	.....	188	273
West Green Harbour (Ouest)	3B	R	37	70	1	108	159
Jordan Falls	4	R	94	118	3	215	275
Jordan Bay	5	R	62	61	2	125	167
Sandy Point	6	R	57	118	.....	115	286
Shelburne, Town (Ville)	7A	R	78	124	9	211	242
" "	7B	R	88	103	.....	191	244
" "	7C	R	41	82	.....	123	158
Ohio	8	R	64	50	.....	114	129
Birchtown	9A	R	32	111	1	144	184
Gunning Cove	9B	R	12	107	2	121	179
North East Harbour (Nord-Est)	10	R	57	59	1	117	173
Port Clyde	11A	R	107	105	.....	212	296
Cape Negro	11B	R	42	45	.....	87	143
Port la Tour	12A	R	129	45	.....	174	227
"	12B	R	114	24	.....	138	189
Barrington	13A	R	73	55	1	129	187
"	13B	R	64	56	1	121	173
Barrington Passage	14A	R	69	29	.....	98	124
" "	14B	R	56	49	.....	105	144
Shag Harbour	15	R	102	82	.....	184	281
Woods Harbour	16A	R	34	59	.....	93	153
"	16C	R	54	58	.....	112	164
Upper Woods Harbour	16B	R	58	46	.....	104	218
Centreville	17A	R	102	92	.....	194	274
"	17B	R	38	114	2	154	180
Hawk	18	R	115	92	1	208	308
Clarke's Harbour, Town (Ville)	19A	R	87	51	.....	138	195
" "	19B	R	163	53	.....	216	287
YARMOUTH COUNTY (COMTÉ).							
Carleton	1	R	98	117	.....	215	295
West Kemptville (Ouest)	1A	R	40	34	.....	74	96
Tusket Lakes	2	R	58	60	.....	118	141
Ohio	3	R	63	74	.....	137	201
Brenton	3A	R	84	47	.....	131	200
Port Maitland	4	R	121	83	.....	204	302
"	4A	R	104	43	.....	147	204
Hebron	5	R	153	119	.....	272	325
Sandford	5A	R	77	31	2	110	130
Chegoggin	6	R	118	100	.....	218	313
Overton	6A	R	78	110	.....	188	249
Central Chebogue	12	R	71	68	.....	139	203
Rockville	12A	R	91	56	.....	147	189
Arcadia	13	R	157	71	.....	228	289
Brooklyn	13A	R	102	74	4	180	200
Pinkney's Point	13B	R	67	33	2	102	130
Plymouth	14	R	48	38	.....	86	126
Comeau's Hill	14A	R	63	62	.....	125	170
Wedgeport, Town (Ville)	15	R	212	84	6	302	361
" "	15A	R	113	53	1	167	209
Tusket	16	R	96	122	.....	218	254
Amirault Hill	16A	R	117	66	.....	183	303
Belleville	17	R	142	80	.....	222	260
Quinan	17A	R	110	81	1	192	238

SHELBURNE-YARMOUTH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Paul Lacombe Hatfield.	Hon. Edgar Keith Spinney.			
YARMOUTH COUNTY—*Con.*							
Eelbrook	18	R	66	96	4	164	237
Argyle	19	R	86	61	.....	147	196
Lower Argyle	19A	R	47	41	1	89	141
East Pubnico	20	R	93	61	.....	154	355
West Pubnico	21	R	147	121	1	269	392
" "	21A	R	171	109	5	285	334
Kemptville	22	R	39	47	.....	86	117
Pubnico Head	23	R	80	69	.....	149	290
The Islands	24	R	39	58	6	103	137
YARMOUTH TOWN.							
Yarmouth, Town (Ville)	7	U	106	92	2	200	308
" "	7A	U	76	83	.....	159	257
" "	8	U	89	111	2	202	310
" "	8A	U	86	119	.....	205	300
" "	8B	U	69	105	2	176	278
" "	9	U	91	132	.....	223	342
" "	9A	U	84	148	1	233	333
" "	10	U	108	130	3	241	335
" "	10A	U	116	144	4	264	365
" "	10B	U	78	145	.....	223	306
" "	11	U	115	129	.....	244	318
" "	11A	U	93	134	1	228	329
" " Advance (Provisoire)	1	U	11	13	.....	24	.....
Totals—Totaux	79	.....	6,709	6,327	72	13,108	18,224

Majority for / Majorité pour } Paul Lacombe Hatfield, 382.

NEW BRUNSWICK.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CHARLOTTE Population—1921, 21,435.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Watson Grimmer.	William Albert Holt.			
St-Andrews.....A-D	1	R	71	66	.....	137	200
" .....E-L	1	R	70	80	1	151	208
" .....Mc-Q	1	R	74	86	.....	160	242
" .....R-Z	1	R	81	66	.....	147	220
Upper Mills.....	2	R	65	7	1	73	127
Old Ridge.....A-L	3	R	100	23	.....	123	213
" .....M-Z	3	R	89	18	1	108	172
Ledge.....	4	R	94	2	1	97	118
Little Ridge.....	5	R	79	8	.....	87	158
Scotch Ridge.....	6	R	72	24	.....	96	128
Oak Hill.....	7	R	79	24	.....	103	159
Moore's Mills.....	8	R	37	19	.....	56	76
Lawrence Station.....	9	R	68	60	.....	128	171
Baillie.....	10	R	96	24	.....	120	170
Moore's Mills.....	11	R	56	25	.....	81	102
Oak Bay.....A-L	12	R	83	20	.....	103	148
" .....Mc-Z	12	R	98	31	1	130	184
Tower Hill.....	13	R	115	47	1	163	243
Flume Ridge.....	14	R	15	19	1	35	55
Tryon.....	15	R	14	11	.....	25	29
Rolling Dam.....A-L	16	R	82	15	.....	97	123
" .....Mc-Z	16	R	90	40	1	131	170
Bocabec.....	17	R	59	62	.....	121	164
Elmsville.....	18	R	93	31	.....	124	182
Bayside.....	19	R	64	22	.....	86	125
Waweig.....	20	R	48	27	1	76	108
Upper Mills.....	21	R	64	55	.....	119	160
Back Bay.....	22	R	43	56	.....	99	201
L'Etête.....	23	R	48	86	.....	134	201
St. George.....A-E	24	R	91	81	1	173	217
" .....F-L	24	R	98	78	6	182	244
" .....Mc-O	24	R	84	96	2	182	243
" .....P-Z	24	R	94	86	.....	180	237
Beaver Harbour.....	25	R	80	65	.....	145	195
Black's Harbour.....	26	R	33	60	1	94	274
Pennfield.....	27	R	82	71	.....	153	264
Lepreau.....	28	R	44	38	.....	82	128
Mace's Bay.....	29	R	66	20	.....	86	121
Clarendon.....	30	R	17	10	1	28	36
Fairhaven.....	31	R	26	36	.....	62	77
Chocolate Cove.....	32	R	30	22	.....	52	71
Leonardville.....	33	R	32	69	1	102	139
Richardson.....	34	R	14	55	.....	69	98
Lord's Cove.....A-L	35	R	40	86	.....	126	172
" .....Mc-Z	35	R	31	61	1	93	125
Wilson's Beach.....A-L	36	R	71	62	.....	133	167
" .....Mc-Z	36	R	82	80	.....	162	199
Welchpool.....	37	R	93	136	.....	229	292
North Head.....	38	R	61	60	2	123	192
"	38	R	64	37	.....	101	187
Castalia.....	39	R	67	52	.....	119	149
Woodward's Cove.....	40	R	44	40	.....	84	105
White Head Island.....	41	R	57	40	.....	97	165

12792—22½

CHARLOTTE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. Electeurs — sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Watson Grimmer.	William Albert Holt.			
Seal Cove.....I-Z	42	R	64	57	.....	121	163
" .....A-H	42	R	65	53	.....	118	153
Wood Island.....	43	R	12	20	.....	32	50
Grand Harbour.....A-G	44	R	37	89	1	127	163
Grand Harbour.....H-Z	44	R	29	71	1	101	138
Milltown.....A-B	45	R	88	23	2	113	156
" .....C-E	45	R	75	72	.....	147	266
" .....F-K	45	R	111	51	4	166	286
" .....L-O	45	R	112	50	1	163	254
" .....P-Z	45	R	142	36	.....	178	285
St. Stephen Queens Ward West (Quartier Ouest).....A-L	46	R	154	47	5	206	296
St. Stephen Queens Ward Central (Quartier).....A-Z	47	R	103	12	.....	115	185
" " M-Z	47	R	78	26	.....	104	159
St. Stephen Queens Ward East (Quartier Est).....A-I	48	R	103	13	3	119	170
" " J-Z	48	R	73	30	1	104	171
St. Stephen Kings Ward West (Quartier Ouest).....A-H	49	R	120	25	7	152	201
" " I-Z	49	R	112	20	.....	132	209
St. Stephen Kings Dukes Ward (Quartier).....A-L	50	R	128	25	.....	153	209
" " Mc-Z	50	R	155	17	.....	172	248
St. Stephen Dukes Ward East (Est).....A-L	51	R	124	28	.....	152	217
" " Mc-Z	51	R	93	14	4	111	169
Totals—Totaux.....	74		5,426	3,274	53	8,753	12,792

Majority for / Majorité pour } Robert Watson Grimmer, 2,152.

GLOUCESTER Population—1921, 38,684.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Benoit-Hachey.	Jean George Robichaud.			
South Tetegouche	1	R	92	48	2	142	266
West Bathurst A	2	R	68	53	3	124	178
" B-C	2	R	118	45	.....	163	267
" D-G	2	R	92	58	3	153	283
" H-O	2	R	118	35	.....	153	288
" P-Z	2	R	79	61	.....	140	257
Salmon Beach	3	R	83	50	.....	133	163
Bathurst Mines	4	R	15	8	1	24	47
East Bathurst A-B	5	R	42	54	3	99	207
" C-F	5	R	65	95	.....	160	294
" G-O	5	R	96	56	.....	152	280
" P-Z	5	R	65	77	.....	142	182
Bathurst A-B	6	R	58	85	.....	143	242
" C-E	6	R	74	101	5	180	275
" F-K	6	R	102	74	1	177	279
" L-Mc	6	R	70	112	2	184	245
" M-R	6	R	131	79	2	212	287
" S-Z	6	R	67	100	3	170	224
Green Point A-D	7	R	50	85	.....	135	219
" E-K	7	R	38	98	.....	136	235
" L-V	7	R	48	112	1	161	263
Petit Rocher A-B	8	R	62	110	.....	172	272
" C-D	8	R	51	111	2	164	281
" F-P	8	R	49	80	3	132	274
" R-Z	8	R	40	94	.....	134	252
Ste. Therese A-C	9	R	58	43	.....	101	216
" D-H	9	R	69	66	3	138	245
" K-Z	9	R	44	68	.....	112	207
Ste. Jean d'Arc	10	R	35	142	3	180	232
Grande Anse A-L	11	R	54	76	5	135	230
" M-Z	11	R	44	67	1	112	212
St. Joseph A-H	12	R	29	73	.....	102	159
" J-Z	12	R	41	59	1	101	165
Stonehaven A-J	13	R	114	30	2	146	210
" K-Z	13	R	67	29	1	97	159
Upper Caraquet A G	14	R	87	78	.....	165	265
" H-Z	14	R	96	66	.....	162	233
Caraquet A-B	15	R	66	76	.....	142	242
" C-G	15	R	81	90	2	173	214
" H-L	15	R	91	86	.....	177	213
" Mc-Z	15	R	48	79	.....	127	151
St. Simon	16	R	79	126	1	206	274
Middle Caraquet A-G	17	R	41	171	1	213	295
" A-Z	17	R	34	79	.....	113	168
Lower Caraquet A-G	18	R	68	116	2	186	259
" H-Z	18	R	64	119	1	184	284
Paquetville A-G	19	R	49	105	1	155	255
" H-Z	19	R	43	100	.....	143	248
Burnsville A-G	20	R	49	100	3	152	247
" H-Z	20	R	28	66	.....	94	176
Tracadie A	21	R	42	30	.....	72	131
" B	21	R	59	110	2	171	271
" C-K	21	R	29	48	.....	77	132
" L-O	21	R	79	86	7	172	281
" P-Z	21	R	65	57	.....	122	214
Sheila A-L	22	R	90	62	18	170	270
" M-Z	22	R	77	65	4	146	233
Leech A-C	23	R	67	77	12	156	260
" D-Z	23	R	96	73	1	170	244
Tilley Road	24	R	50	128	1	179	238
St. Isidore A-H	25	R	31	87	.....	118	169
" J-Z	25	R	39	47	.....	86	142
Duguayville	26	R	43	77	2	122	179

GLOUCESTER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Benoit-Hachey.	Jean George Robichaud.			
Shippegan.....A-G	27	R	82	84	.....	166	267
" .....H-N	27	R	100	80	.....	180	280
" .....P-W	27	R	79	95	.....	174	234
Island River.....	28	R	69	107	.....	176	256
St. Raphael.....A-F	29	R	83	59	2	144	235
" .....G-Z	29	R	57	91	1	149	233
Lameque.....A-F	30	R	78	124	.....	202	239
" .....G-Z	30	R	51	133	1	185	259
Miscou Centre.....A-H	31	R	45	37	.....	82	142
" .....J-Z	31	R	57	49	.....	106	167
Pokemouche.....	32	R	92	69	2	163	224
Inkerman.....A-K	33	R	95	62	1	158	249
" .....L-Z	33	R	92	79	.....	171	278
Rosebank.....	34	R	93	111	1	205	300
Ferry Bridge.....	35	R	72	82	.....	154	265
Six Roads.....	36	R	108	54	.....	162	211
Totals—Totaux.....	79		5,272	6,254	113	11,639	18,222

Majority for / Majorité pour } Jean George Robichaud, 982.

KENT. Population—1921, 23,916.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alexandre Joseph Doucet.	Louis Prudent Alexandre Robichaud.			
Richibucto	1A	R	96	89	3	188	268
"	1B	R	76	73	1	150	202
Rexton North (Nord)	2	R	120	87	1	208	272
Richibucto, Village	3A	R	59	85	1	145	211
" "	3B	R	70	96	.....	166	229
" "	3C	R	72	78	.....	150	232
Rexton South (Sud)	4A	R	74	47	.....	121	179
" "	4B	R	63	47	1	111	168
Ford's Mills	5A	R	90	27	.....	117	211
"	5B	R	99	25	.....	124	195
St.-Norbert	6	R	74	69	.....	143	178
West Branch	7A	R	61	59	.....	120	180
"	7B	R	73	62	.....	135	217
Kent Junction	8	R	18	43	.....	61	69
Molus River	9	R	124	54	2	180	286
Buctouche, Village	10A	R	70	59	.....	129	170
" "	10B	R	103	88	.....	191	285
" "	10C	R	53	37	.....	90	121
" "	10D	R	126	69	2	197	235
St. Francoise de Kent	11A	R	88	41	3	132	197
"	11B	R	72	69	5	146	196
"	11C	R	63	85	.....	148	221
St. Anne	12A	R	115	78	2	195	302
"	12B	R	111	62	3	176	299
St. Anthony	13A	R	44	77	.....	121	163
"	13B	R	44	79	3	126	158
Ste. Mary South (Sud)	13½	R	144	35	1	180	222
" North (Nord)	14A	R	144	57	.....	201	262
" "	14B	R	75	111	3	189	234
St. Paul	15A	R	72	50	4	126	154
"	15B	R	155	76	.....	231	273
Grandedigue	16A	R	119	89	.....	208	262
"	16B	R	51	32	.....	83	87
Notre Dame South (Sud)	17	R	115	74	1	190	234
Cocagne	17½	R	106	59	.....	165	195
Cocagne Bar	18A	R	88	47	1	136	186
"	18B	R	78	77	.....	155	195
Notre Dame North (Nord)	19A	R	113	36	.....	149	166
" "	19B	R	82	58	.....	140	153
Acadieville Church	20	R	69	103	.....	172	231
" Siding	21	R	46	68	.....	114	164
" North Branch	22	R	44	49	1	94	134
Point Sapin	23	R	62	84	.....	146	227
Claire Fontaine	24	R	39	32	.....	71	86
Kouchibouguac	25	R	82	57	.....	139	243
St. Louis	26A	R	92	133	.....	225	325
"	26B	R	78	109	2	189	269
St. Ignace	27	R	114	101	2	217	301
Adamsville	28	R	117	49	.....	166	219
Harcourt	29	R	98	77	1	176	238
Lake Stream	30	R	10	5	.....	15	21
Grande Aldouande	31A	R	68	41	.....	109	158
"	31B	R	29	35	.....	64	94
Kent Lake	32	R	79	105	2	186	296
Totals—Totaux	54	.....	4,427	3,534	45	8,006	11,073

Majority for / Majorité pour } **Alexandre Joseph Doucet, 893.**

NORTHUMBERLAND. Population—1921, 33,985.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Elijah Fish.	Frederick Morrison Tweedie.			
Newcastle.....A-B	1	R	79	47	.....	126	285
" C	1	R	76	35	2	113	189
" .....D-F	1	R	89	38	.....	127	252
" .....G-K	1	R	117	41	5	163	367
" .....L-M	1	R	90	43	4	137	308
" .....Mc-P	1	R	136	44	.....	180	377
" .....Q-S	1	R	104	63	.....	167	338
" .....T-Z	1	R	62	31	.....	93	168
Douglastown.....Mc-Z	2	R	47	41	1	139	319
"	2A	R	106	40	.....	146	302
Lower Newcastle.....	3	R	72	62	1	135	295
Beaver Brook.....	4	R	32	31	.....	63	118
Bartibogue Bridge.....	5	R	45	38	2	85	170
New Jersey.....	6	R	85	65	1	151	202
St. Wilfred.....	7	R	59	24	.....	83	156
Fair Isle.....	8	R	44	52	.....	96	152
Neguac.....A-R	9	R	91	94	4	189	287
" .....S-Z	9	R	39	59	.....	98	147
Tabusintac.....A-Mc	10	R	122	47	1	170	307
" .....M-Z	10	R	103	39	2	144	247
Portage River.....A-L	11	R	57	56	.....	113	165
" .....Mc-Z	11	R	63	55	.....	118	176
Millerton.....A-J	12	R	73	23	.....	96	216
" .....K-Z	12	R	69	25	.....	94	221
Upper Derby.....	13	R	87	18	1	106	189
Trout Brook.....	14	R	83	29	.....	112	185
Maple Glen.....	15	R	25	30	.....	55	79
Whitneyville.....	16	R	101	47	.....	148	235
Matchett's.....A-M	17	R	38	46	.....	84	211
" .....Mc-Z	17	R	54	27	.....	81	143
Renous.....A-H	18	R	45	45	.....	90	218
" .....J-Z	18	R	38	19	2	59	179
Blackville.....	19	R	57	40	.....	97	273
"	19	R	48	20	3	71	290
" .....R-Z	19	R	56	24	1	81	211
Howard's.....	20	R	28	14	.....	42	94
Upper Blackville.....	21	R	47	22	2	71	165
Doaktown.....	22	R	107	36	.....	143	338
"	22	R	105	29	1	135	192
Blissfield.....	23	R	52	17	.....	69	224
Ludlow.....A-Mc	24	R	40	23	2	65	251
" .....N-Z	24	R	44	22	1	67	140
Holtville.....	24½	R	48	19	.....	67	116
Boiestown.....	25	R	32	50	.....	82	143
Nelson.....A-D	26	R	64	45	1	110	228
" .....E-L	26	R	28	32	.....	60	172
" .....M-Z	26	R	64	32	.....	96	317
Barnaby River.....	27	R	48	30	.....	78	213
Chelmsford.....	28	R	87	53	.....	140	253
Hardwick.....A-M	29	R	42	69	1	112	204
" .....Mc-Z	29	R	81	98	1	180	339
Bay du Vin.....A-Mc	30	R	47	49	.....	96	223
"	30	R	68	53	1	122	129
Rogersville.....A-K	31	R	87	81	7	175	301
" .....L-Z	31	R	46	86	2	134	256
Rosaireville.....	32	R	39	79	1	119	170
Pleasant Ridge.....	33	R	30	63	2	95	164
Collette.....	34	R	62	39	1	102	280
Scotts.....	35	R	43	18	.....	61	112
Red Bank.....	36	R	99	75	.....	174	284
Silliker's.....	37	R	103	32	1	136	233
Loggieville.....A-L	38	R	112	48	.....	160	295
" .....M-Z	38	R	79	56	.....	135	272
Chatham Head.....	39	R	90	31	1	122	295
"	39	R	83	39	5	127	287

NORTHUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Elijah Fish.	Frederick Morrison Tweedie.			
Chatham.....A-B	40	R	48	81	3	132	256
" C	40	R	58	70	.....	128	257
" .....D-F	40	R	66	69	.....	135	253
" .....G-I	40	R	69	84	.....	153	308
" .....J-L	40	R	90	80	4	174	335
" .....M	40	R	39	72	2	113	227
" .....Mc	40	R	68	121	.....	189	373
" .....N-R	40	R	65	60	5	130	288
" .....S-V	40	R	54	92	4	150	308
" .....W-Z	40	R	55	34	.....	89	166
Napan Chatham.....	40½	R	54	61	.....	115	194
Dickison's.....	41	R	42	58	.....	100	207
Napan Bay.....	42	R	35	29	.....	64	94
St. Margarets.....	43	R	44	29	.....	73	113
Black Rivera.....	44	R	97	61	.....	158	276
Totals—Totaux.....	80	.....	5,331	3,779	78	9,188	18,357

Majority for / Majorité pour **Charles Elijah Fish, 1,552.**

RESTIGOUCHE-MADAWASKA. Population—1921, 42,977.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Culligan.	Pius Michaud.			
Richardsville	1	R	59	28	1	88	202
"	1A	R	64	24	.....	88	205
Maple Green	2	R	54	37	.....	91	155
Dundee	3	R	28	35	.....	63	169
Dalhousie	4	R	87	78	5	170	298
"	4A	R	96	59	1	156	266
"	4B	R	104	50	4	158	278
"	4C	R	103	65	.....	168	291
Eel River Crossing	5	R	111	48	.....	159	257
Lower-Balmoral	6	R	96	76	.....	172	321
Upper Balmoral	7	R	44	35	1	80	260
Charlo	8	R	132	68	2	202	331
New Mills	9	R	235	23	4	262	349
Armstrong Brook	10	R	199	19	.....	218	304
"	10A	R	230	22	.....	252	361
Nash Creek	11	R	146	17	.....	163	337
"	11A	R	129	32	.....	161	288
"	11B	R	169	25	.....	194	328
Atholville	12	R	137	118	.....	255	462
"	12A	R	111	85	3	199	417
Flatlands	13	R	122	26	.....	148	288
Campbellton, Town (Ville)	14	U	117	46	.....	163	344
" "	14A	U	130	35	.....	165	327
" "	14B	U	108	28	.....	136	312
" "	14C	U	142	17	.....	159	325
" "	14D	U	68	22	1	91	218
" "	14E	U	126	14	.....	140	298
" "	15	U	99	54	.....	153	313
" "	15A	U	91	43	.....	134	266
" "	15B	U	99	55	1	155	318
" "	15C	U	68	60	3	131	271
" "	15D	U	79	41	2	122	232
Robinsonville	16	R	62	10	.....	72	211
Chissers Post Office	17	R	54	14	.....	68	115
Val d'Amour	18	R	77	62	.....	139	341
Whites Brook	19	R	22	13	2	37	57
Kedgwick	20	R	56	103	1	160	285
"	20A	R	45	68	1	114	213
"	20B	R	49	83	2	134	235
St. Quentin parish (paroisse)	21	R	43	86	1	130	224
" town (ville)	22	R	63	61	.....	124	302
" "	22A	R	75	70	.....	145	289
" "	22B	R	80	67	.....	147	289
Arsenault Siding	23	R	46	40	.....	86	225
St. Francis Parish (Paroisse)	24	R	55	47	.....	102	172
" "	25	R	69	83	3	155	213
" "	25A	R	65	125	.....	190	271
Clair Parish (paroisse)	26	R	139	111	1	251	379
Baker Lake, Parish (paroisse)	27	R	103	155	.....	258	384
St. Hilaire, Parish (paroisse)	28	R	59	85	3	147	244
" "	28A	R	62	71	.....	133	223
" "	29	R	102	50	.....	152	247
Madawaka, Parish (paroisse)	30	R	55	42	.....	97	205
" "	30A	R	37	55	.....	92	249
Edmundston, Town (Ville)	31	R	96	75	4	175	364
" "	31A	R	126	111	3	240	410
" "	31B	R	84	74	5	163	
" "	31C	R	100	50	1	151	298
" "	31D	R	106	117	1	224	413
" "	31E	R	89	119	2	210	407
St. Jacques, Parish (paroisse)	32	R	112	60	.....	172	404
" "	32A	R	45	54	.....	99	273
St. Basile Parish (paroisse)	33	R	43	97	2	142	306
" "	33A	R	46	110	1	157	358

RESTIGOUCHE-MADAWASKA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Culligan.	Pius Michaud.			
Rivière Verte, Parish (paroisse)	34	R	53	48	.....	101	271
" "	34A	R	33	28	.....	61	203
St. Anne, Parish (paroisse).....	35	R	62	182	.....	244	448
" "	35A	R	66	109	.....	175	299
Notre-Dame-de-Lourdes.....	36	R	24	119	.....	143	250
St. Leonard, Parish (paroisse).	37	R	40	100	1	141	271
" " ..	37A	R	61	113	.....	174	303
" "	37	R	35	110	1	146	210
" "	38A	R	41	122	5	168	437
St. André, Parish (paroisse)...	39	R	54	143	1	198	496
" "	39A	R	21	74	2	97	263
Campbellton Advance (provisoire).....	.....	U	36	3	.....	39	
Totals—Totaux.....	76	.....	6,374	4,904	71	11,349	21,448

Majority for / Majorité pour } **Arthur Culligan, 1,470.**

ROYAL. Population—1921, 32,078.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour George B. Jones	Duncan H. McAlister	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Hampton.....A-C	1A	R	86	67	1	154	238
" .....D-J	1B	R	90	65	.....	155	281
" .....K-R	1C	R	91	84	2	177	267
" .....S-Z	1D	R	132	56	1	189	279
Cardwell.....	2A	R	49	60	.....	109	127
" .....A-K	3B	R	67	82	.....	149	177
" .....M-Z	3C	R	90	84	.....	174	197
Waterford.....	4	R	107	94	.....	201	289
Kars.....	5	R	97	64	.....	161	196
Upham.....	6	R	66	42	2	110	133
" .....A-L	7	R	59	30	1	90	145
" .....M-Z	7A	R	61	41	.....	102	166
Hammond.....	8	R	80	62	.....	142	183
Rothesay.....A-E	9	R	86	90	.....	176	243
" .....F-L	9A	R	85	71	.....	156	239
" .....M-P	9B	R	90	87	.....	177	251
" .....Q-Z	9D	R	107	72	.....	179	246
Norton.....A-J	10	R	92	99	.....	191	246
" .....K-Z	10A	R	79	98	.....	177	225
"	11	R	149	82	1	232	294
"	12	R	52	82	.....	134	174
Greenwich.....A-K	13	R	105	67	1	173	246
" .....L-Z	13A	R	93	62	.....	155	199
Westfield.....A-K	14	R	78	50	.....	128	223
" .....L-Z	14A	R	84	51	.....	135	239
"	15	R	90	48	.....	138	197
Havelock.....A-K	16	R	66	52	.....	118	156
" .....L-Z	16A	R	92	48	.....	140	166
"	17	R	106	65	3	174	237
"	18	R	139	96	1	236	269
Studholm.....	19	R	75	41	.....	116	147
"	20	R	98	58	4	160	210
"	21	R	119	69	.....	188	230
"	22	R	147	78	2	227	279
"	23	R	91	44	.....	135	181
"	24	R	101	59	2	162	191
Kingston.....A-L	25	R	60	65	.....	125	185
" .....M-Z	25A	R	52	68	2	122	190
"	26	R	79	54	.....	133	193
"	27	R	85	91	2	178	248
Sussex.....	28	R	63	51	.....	114	151
" .....A-F	29	R	78	59	.....	137	202
" .....G-M	29A	R	82	78	2	162	215
" .....N-Z	29B	R	80	50	2	132	189
"	30	R	198	32	1	231	263
Sussex Town (Ville) Ward (Quartier) 1.....A-G	31	R	81	93	.....	174	221
" " .....H-M	31A		89	84	.....	173	214
" " .....O-Z	31B	R	67	91	.....	158	201
" " (Quartier) 2.....A-K	31C	R	90	100	.....	190	225
" " .....L-Z	31D	R	110	98	.....	208	245
" " (Quartier) 3.....	31E	R	59	70	.....	129	152
" " "	31F	R	52	74	1	127	154
Springfield.....A-L	32	R	79	68	.....	147	269
" .....M-Z	32A	R	57	48	.....	105	160
" .....A-L	33	R	111	66	.....	177	237
" .....Mc-Z	33A	R	77	81	1	159	226
Gagetown.....A-L	1	R	118	85	2	205	275
" .....M-Z	A1	R	118	88	.....	213	295
Petersville.....	2	R	99	100	3	202	288
" .....A-L	3	R	122	56	.....	178	250
" .....M-Z	3A	R	164	83	2	249	285

ROYAL—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George B. Jones	Duncan H. McAlister			
Hampstead	4	R	131	78	4	213	283
" A-L	5	R	53	36	.....	89	114
" M-Z	5A	R	73	33	3	109	164
Wickham A-K	6	R	103	38	.....	141	178
" L-Z	6A	R	86	49	.....	135	210
Johnston A-J	7	R	118	70	.....	188	296
" K-P	7A	R	100	64	.....	164	285
" Q-Z	7B	R	92	52	1	145	247
Brunswick	8	R	71	41	2	114	136
Waterborough	9	R	122	81	1	204	297
"	10	R	91	118	.....	209	284
Chipman	11	R	86	56	.....	142	246
"	11A	R	83	105	.....	188	303
"	11B	R	101	89	2	192	305
"	11C	R	81	83	.....	164	283
Canning	12	R	59	52	.....	111	143
" A-K	13	R	75	54	.....	129	163
" L-Z	13A	R	79	38	.....	117	160
"	14	R	53	33	2	88	149
Cambridge A-K	15	R	84	53	.....	137	187
" L-Z	15A	R	66	76	.....	142	183
"	16	R	102	82	.....	184	226
Totals—Totaux	83	.....	7,485	5,614	54	13,153	18,171

Majority for / Majorité pour } **George B. Jones, 1,871.**

ST. JOHN-ALBERT. Population—1921, 69,093.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Bell.	Hon. Walter Edward Foster.	Robert Thomas Hayes.	Murray MacLaren.			
St. John, City (Cité).									
King's Ward (Quartier)	1	U	80	63	57	82	.....	282	286
" "	2	U	119	61	45	122	3	350	318
" "	3	U	69	92	80	83	3	327	290
" "	4	U	87	72	63	85	.....	307	258
" "	5	U	97	67	58	109	2	333	330
Wellington Ward (Quartier)	6	U	98	60	52	104	.....	314	308
" "	7	U	83	75	66	88	1	313	306
" "	8	U	74	43	35	75	.....	227	246
" "	9	U	73	48	43	75	.....	239	248
" "	10	U	74	53	49	75	5	256	292
" "	11	U	70	59	49	81	1	260	267
" "	12	U	72	68	61	75	.....	276	289
" "	13	U	74	107	94	76	1	352	337
" "	14	U	66	53	46	74	4	243	231
" "	15	U	105	54	53	105	1	318	286
" "	16	U	84	51	40	90	3	268	259
Prince Ward (Quartier)	17	U	68	82	64	74	10	298	304
" "	18	U	74	46	37	73	.....	230	273
" "	19	U	63	80	68	70	3	284	294
" "	20	U	66	45	41	68	5	225	253
" "	21	U	73	45	49	69	.....	236	261
" "	22	U	87	70	59	83	5	304	297
" "	23	U	64	41	37	68	4	214	262
" "	24	U	61	92	83	68	5	309	302
" "	25	U	59	67	50	59	.....	235	278
" "	26	U	78	58	52	75	5	268	268
" "	27	U	69	67	61	77	2	276	291
Queens Ward (Quartier)	28	U	87	51	41	85	.....	270	276
" "	29	U	81	53	39	87	4	264	276
" "	30	U	74	54	44	80	2	255	274
" "	31	U	82	57	42	85	.....	266	242
" "	32	U	82	54	44	85	.....	265	267
" "	33	U	74	58	49	76	1	258	281
" "	34	U	92	59	47	97	.....	295	276
" "	35	U	67	47	37	74	.....	225	208
" "	36	U	89	57	53	89	5	293	264
" "	37	U	95	37	35	94	.....	261	264
" "	38	U	66	24	18	70	.....	178	186
Dukes Ward (Quartier)	39	U	88	52	48	90	2	280	260
" "	40	U	97	61	52	110	1	321	296
" "	41	U	85	59	52	89	1	286	274
" "	42	U	93	52	47	102	.....	294	315
" "	43	U	96	71	51	103	2	323	277
" "	44	U	96	65	51	94	3	309	278
" "	45	U	79	62	52	82	2	277	274
" "	46	U	82	62	62	87	.....	293	274
Sydney Ward (Quartier)	47	U	116	69	60	115	2	362	289
" "	48	U	107	51	46	108	5	317	276
" "	49	U	106	76	66	109	.....	357	285
" "	50	U	111	95	90	117	3	416	299
" "	51	U	87	56	50	85	1	279	219
" "	52	U	90	43	37	94	.....	264	232
Guy's Ward (Quartier)	53	U	100	47	46	101	.....	294	274
" "	54	U	124	49	48	127	2	340	293
" "	55	U	116	54	46	117	2	335	279
" "	56	U	127	48	43	124	32	274	298
" "	57	U	115	54	41	117	.....	327	296
" "	58	U	121	43	36	121	.....	321	258
" "	59	U	115	54	45	112	1	327	281
Brook's Ward (Quartier)	60	U	118	40	37	116	4	315	292
" "	61	U	105	40	37	108	.....	290	295
" "	62	U	83	57	57	82	.....	279	278
" "	63	U	84	61	57	80	2	284	247
" "	64	U	81	51	46	87	.....	265	240

ST. JOHN-ALBERT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Bell.	Hon. Walter Edward Foster.	Robert Thomas Hayes.	Murray MacLaren.			
ST. JOHN, CITY (CITÉ).									
Lorne Ward (Quartier).	65	U	100	48	47	115	4	314	288
" "	66	U	88	59	51	93	1	292	307
" "	67	U	101	53	48	99	1	302	285
" "	68	U	92	58	54	92	.....	296	265
" "	69	U	101	56	50	108	.....	315	270
" "	70	U	106	65	59	105	1	336	310
" "	71	U	57	60	55	56	.....	228	240
" "	72	U	75	78	78	75	1	307	308
" "	73	U	85	51	43	84	.....	263	258
" "	74	U	97	58	57	101	1	314	318
" "	75	U	105	31	27	104	.....	267	256
Lansdowne Ward (Quartier)..	76	U	86	54	50	83	3	276	287
" "	77	U	84	84	80	83	1	332	325
" "	78	U	74	64	57	79	1	275	314
" "	79	U	80	52	51	84	4	271	283
" "	80	U	81	54	45	84	2	266	272
" "	81	U	112	71	67	114	.....	364	348
" "	82	U	67	91	88	69	.....	315	301
" "	83	U	72	71	64	73	1	281	316
" "	84	U	101	61	58	102	2	324	326
" "	85	U	52	27	23	53	4	159	182
Dufferin Ward, (Quartier)..	86	U	91	71	67	96	3	328	320
" "	87	U	113	80	76	108	3	380	348
" "	88	U	76	56	49	76	2	259	266
" "	89	U	90	65	55	100	.....	310	303
" "	90	U	79	61	60	93	2	295	284
" "	91	U	83	82	88	89	1	343	306
" "	92	U	71	30	26	71	.....	198	235
" "	93	U	87	34	30	90	.....	241	235
" "	94	U	87	39	35	89	3	253	256
Victoria Ward (Quartier)..	95	U	94	38	32	94	.....	258	259
" "	96	U	108	59	49	108	.....	324	288
" "	97	U	94	44	37	98	3	386	265
" "	98	U	92	47	43	93	.....	275	257
" "	99	U	128	45	41	123	.....	337	294
" "	100	U	98	61	56	110	2	327	301
" "	101	U	104	42	36	116	4	302	295
" "	102	U	106	43	35	113	3	300	269
tanley Ward (Quartier).....	103	U	136	40	35	136	.....	347	297
"	104	U	110	65	60	111	.....	346	305
St. Martin's.....	105	R	137	79	78	140	.....	434	306
"	106	R	89	71	61	88	.....	309	234
"	107	R	95	72	69	96	4	336	249
Hardingville.....	108	R	25	9	9	25	.....	68	48
Glen Falls.....	109	R	64	68	64	71	.....	267	181
"	110	R	76	47	45	74	4	246	169
"	111	R	74	50	43	81	.....	248	195
St. John East, (Est).....	112	R	112	67	57	116	.....	352	314
" "	113	R	108	36	31	117	1	293	214
" "	114	R	120	59	56	120	.....	355	261
" "	115	R	102	75	74	101	.....	352	248
" "	116	R	102	63	59	101	.....	325	284
Black River.....	117	R	71	45	38	69	4	227	166
Lock Lomond.....	118	R	192	73	56	183	2	506	315
Fairville.....	119	R	92	68	61	92	2	315	315
"	120	R	92	79	72	88	3	334	299
"	121	R	55	91	87	53	1	287	285
"	122	R	88	89	90	92	.....	359	294
"	123	R	96	81	72	98	.....	347	240
"	124	R	84	67	52	92	1	296	272
"	125	R	119	48	48	120	.....	335	295
Lorneville.....	126	R	115	47	34	122	1	319	236

ST. JOHN-ALBERT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for. — Bulletins déposés pour.				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Bell.	Hon. Walter Edward Foster.	Robert Thomas Hayes.	Murray. MacLaren.			
Beaconsfield	127	R	176	71	65	189	3	504	289
"	128	R	135	70	66	142	1	414	234
"	129	R	149	80	68	155	.....	452	275
"	130	R	172	59	52	178	2	463	294
Wilford	131	R	74	72	67	80	.....	293	272
"	132	R	51	96	93	54	2	296	263
"	133	R	70	74	71	72	1	288	249
Musquash	134	R	64	30	28	63	.....	185	140
Dipper Harbor	135	R	43	49	50	48	.....	190	110
Chance Harbor	136	R	34	26	27	35	.....	122	66
Hopewell	137	R	116	68	68	117	1	370	247
"	138	R	86	119	111	87	.....	403	290
"	139	R	93	106	101	93	3	396	292
Harvey	140	R	151	55	59	151	.....	416	276
"	141	R	81	84	81	81	1	328	228
Hillsborough	142	R	65	18	16	64	1	164	136
"	143	R	84	77	71	84	1	317	215
"	144	R	76	58	55	78	.....	267	186
"	145	R	65	65	62	67	2	261	190
"	146	R	57	64	63	56	13	253	196
"	147	R	125	56	52	127	.....	360	292
Coverdale	148	R	54	96	91	59	1	301	173
"	149	R	76	57	57	75	1	266	153
"	150	R	155	24	20	152	4	355	235
"	151	R	150	39	37	146	.....	372	188
Elgin	152	R	125	75	71	120	1	392	245
"	153	R	83	109	104	83	1	280	244
"	154	R	96	61	56	96	1	310	231
Alma	155	R	78	55	55	81	.....	269	169
"	156	R	67	55	55	66	.....	243	161
Sr. John, City (Cité) (Advance—Provisoire)	157	U	30	5	4	32	.....	71	.....
Fairville, (Advance—Provisoire)	158	R	1	1	1	1	.....	4	.....
Totals—Totaux	158	.....	14,250	9,348	8,435	14,623	256	46,912	*41,028

Majority for / Majorité pour **Murray MacLaren** over (sur) **Hon. W. E. Foster, 5,275. / R. Thos. Hayes, 6,188.**

Majority for / Majorité pour **Thomas Bell** over (sur) **Hon. W. E. Foster, 4,902. / R. T. Hayes, 5,815.**

*Each voter could vote for two candidates—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

VICTORIA-CARLETON. Population—1921, 33,900.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Minnie Bell Adney.	Thomas Wakem Caldwell.	James Kidd Flemming.			
VICTORIA COUNTY (COMTÉ).								
Andover, Parish (Paroisse A-L	1	R	0	29	105	.....	134	217
" " .....M-Z	1	R	2	41	93	2	138	206
" "	2	R	2	43	54	.....	97	148
" "	3	R	0	47	135	.....	172	242
Grand Falls, Parish (Paroisse).	4	R	0	25	85	1	111	265
" "	5	R	0	49	80	.....	129	192
" "	6	R	2	78	40	.....	120	161
" " .....A-G	7	R	1	84	76	2	163	249
" " .....I-M	7A	R	0	107	64	1	172	291
" " .....M-Z	7B	R	2	81	56	2	141	235
Drummond, Parish (Paroisse).	8	R	1	74	71	.....	146	266
" " .....A-H	9	R	2	53	38	.....	93	246
" " .....I-M	9A	R	0	34	47	1	82	194
" " .....N-Z	9B	R	3	33	42	.....	78	199
" " .....A-C	10	R	1	65	27	.....	94	237
" " .....D-L	10A	R	2	73	17	4	96	238
" " .....M-Z	10B	R	2	76	31	.....	109	276
Perth, Parish (Paroisse).....	11	R	0	45	90	1	136	259
" " A-K	12	R	4	41	99	1	145	194
" " .....L-Z	12A	R	7	30	93	.....	130	195
" "	13	R	1	63	43	1	108	150
" "	14	R	2	60	31	.....	93	114
Gordon, Parish (Paroisse).A-E	15	R	0	42	126	.....	168	298
" " .....F-Mc	15A	R	0	26	87	2	115	261
" " .....M-Z	15B	R	1	34	116	.....	151	290
" "	16	R	0	82	73	1	156	231
" "	17	R	0	20	15	.....	35	56
Lorne, Parish (Paroisse).....	18	R	1	46	38	.....	85	186
" "	19	R	1	32	65	1	99	144
CARLETON COUNTY (COMTÉ).								
Woodstock, Parish (Paroisse)..	1	R	3	84	115	.....	202	276
" " .....A-B	2	R	2	97	133	2	234	315
" " .....C-D	2A	R	1	90	140	1	242	292
" " .....G-I	2B	R	1	79	138	3	221	296
" " .....J-Mc	2E	R	5	84	157	1	247	310
" " .....M.-P.	2D	R	1	88	135	3	227	283
" " .....R-S	2E	R	4	90	144	.....	238	296
" " .....T-Y	2F	R	2	87	134	2	225	279
" " .....A-L	3	R	1	56	138	4	199	259
" " .....M-Z	3A	R	2	61	89	3	155	244
Simonds, Parish (Paroisse). ..	4	R	0	76	68	3	152	163
" "	5	R	0	96	54	2	152	195
Wilmot, Parish (Paroisse)..A-L	6	R	1	79	80	.....	160	208
" " .....M-Z	6A	R	1	57	105	.....	163	204
" " .....A-J	7	R	2	89	108	1	200	271
" " .....K-Z	7A	R	2	58	126	.....	186	266
Richmond, Parish (Paroisse).								
" " .....A-H	8	R	0	81	101	1	183	253
" " .....I-Z	8A	R	4	72	83	2	161	222
" " .....A-K	9	R	1	51	55	1	108	180
" " .....L-Z	9A	R	0	49	85	.....	134	188
Wakefield, Parish (Paroisse)...								
... A-L	10	R	0	63	71	.....	134	167
" " M-Z	10A	R	0	59	66	.....	125	166
" " .. ..A-G	11A	R	1	95	78	.....	174	224
" " .....H-Z	11A	R	0	116	124	1	241	303
Wicklow, Parish (Paroisse)A-K	12	R	0	58	60	.....	118	163
" " .....L-Z	12A	R	0	55	59	.....	114	165
" "	13	R	1	86	52	1	140	200
" " .....A-K	14	R	1	43	58	.....	102	161
" " .....L-Z	14A	R	0	63	54	.....	117	165

VICTORIA-CARLETON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Minnie Bell Adney	Thomas Wakem Caldwell.	James Kidd Flemming.			
VICTORIA COUNTY (COMTÉ).								
Brighton, Parish (Paroisse) A-H	15	R	0	101	100	.....	201	298
" " .....I-Z	15A	R	1	87	85	.....	173	295
" " .....A-F	16	R	1	88	117	1	207	263
" " .....G-N	16A	R	0	91	135	1	227	273
" " .....O-Z	16B	R	1	54	151	.....	206	278
Northampton, Parish (Paroisse) .....A-L	17	R	0	89	103	1	193	282
M-Z	17A	R	0	77	111	1	189	276
Peel, Parish (Paroisse).....	18	R	1	58	90	.....	149	206
" " .....A-H	19	R	0	24	103	.....	127	160
" " .....I-Z	19A	R	2	26	101	.....	129	150
" "	20	R	0	15	62	.....	77	119
Aberdeen, Parish (Paroisse). " .....A-L	21	R	0	29	114	.....	143	184
" " .....M-Z	21A	R	1	64	65	1	131	163
" "	22	R	3	24	194	.....	221	251
Kent, Parish (Paroisse).....	23	R	0	90	26	2	118	231
" " .....A-G	24	R	1	39	79	.....	119	160
" " .....H-Z	24A	R	1	38	68	.....	107	144
" " .....A-G	25	R	0	66	85	16	167	167
" " .....H-Z	25A	R	1	51	76	1	129	169
" "	26	R	0	67	124	2	193	266
" "	27	R	0	105	123	.....	228	254
Totals—Totaux.....	79	.....	84	4,958	6,859	77	11,978	17,543

Majority for / Majorité rour } **James Kidd Flemming** over (sur) { **Thos. W. Caldwell, 1,901. / Minnie Bell Adney, 6,775.**

WESTMORLAND. Population—1921, 53,387.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Otto Baird Price	Ernest Albert Smith			
Shediac Bridge.....A-F	1	R	59	64	.....	123	188
" .....G-L	1	R	55	77	.....	132	216
" .....M-Z	1	R	102	47	.....	149	205
Shediac, Town (Ville).....	2	R	68	95	2	165	278
" "	2	R	96	68	2	166	282
" "	2	R	79	99	1	179	295
" "	2	R	75	78	.....	153	291
" "	2	R	58	66	.....	124	230
" "	2	R	39	66	.....	105	188
" "	2	R	83	71	.....	154	235
Dupey's Corner.....	3	R	68	77	.....	145	282
"	3	R	78	45	1	124	180
"	3	R	79	58	.....	137	185
Aboujagane.....A-H	4	R	51	49	.....	100	148
" .....I-Z.	4	R	47	58	.....	105	269
Scadouc.....A-H	5	R	67	103	1	171	300
" .....I-Z	5	R	84	88	.....	172	280
Shediac Island.....A-Z	5½	R	20	13	1	34	48
Dorchester, Town (Ville)..A-D	6	R	78	85	1	164	240
" " ...E-L	6	R	72	82	2	156	227
" " ...M-Z	6	R	106	91	2	199	272
Memramcook West (Ouest) A-B	7	R	87	75	.....	162	290
" " .....B-F	7	R	55	71	1	127	255
" " .....G-K	7	R	63	53	9	125	242
" " L	7	R	69	64	2	135	241
" " L	7	R	83	82	10	175	271
" " L	7	R	71	76	.....	147	245
" " .....M-Z	7	R	80	57	3	140	300
Prédenhaut.....A-D	8	R	83	54	10	147	220
" .....E-L	8	R	74	56	.....	130	212
" .....M-Z	8	R	20	23	1	44	80
Petitcodiac.....A-O	9	R	107	46	.....	153	230
" .....C-G	9	R	91	53	2	146	246
" .....H-L	9	R	111	58	..	169	280
" .....M-P	9	R	96	68	1	165	284
" .....R-Z	9	R	113	70	.....	183	290
Salisbury.....A-H	10	R	131	62	.....	193	294
" .....I-O	10	R	114	59	1	174	254
" .....P-Z	10	R	83	56	.....	139	230
Fox Creek.....	11	R	70	40	2	112	249
"	11	R	74	60	1	135	264
"	11	R	92	62	.....	154	260
"	11	R	77	37	.....	114	200
"	11	R	125	66	5	196	301
"	11	R	65	75	1	141	258
"	11	R	62	62	4	128	201
"	11	R	114	48	1	163	303
"	11	R	93	37	.....	130	180
"	11	R	58	20	.....	78	168
The Mountain.....	12	R	95	50	.....	145	282
"	12	R	102	34	.....	136	271
"	12	R	129	25	2	156	290
"	12	R	87	45	.....	132	251
"	12	R	159	42	1	202	380
"	12	R	140	42	.....	182	296
"	12	R	106	33	4	143	273
Little Shemogue.....A-E	13	R	75	82	5	162	240
" .....F-P	13	R	48	85	.....	133	234
" .....R-Z	13	R	66	68	.....	134	210
Port Elgin.....A-Z	14	R	22	36	1	59	92
Great Shemogue.....	15	R	154	88	.....	242	301
Cape Bald.....A-F	16	R	64	98	.....	162	182
" .....G-Z	16	R	62	115	.....	177	258

WESTMORLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Otto Baird Price	Ernest Albert Smith			
Bayfield.....A-C	17	R	92	78	.....	170	243
" .....D-P	17	R	85	62	.....	147	238
" .....R-Z	17	R	104	56	1	161	241
Wood point.....A-Z	18	R	92	35	.....	127	185
Rockport.....A-Z	19	R	56	42	2	100	123
Middle Sackville.....A-C	20	R	89	92	2	183	270
" " .....D-K	20	R	86	73	.....	159	230
" " .....L-R	20	R	65	97	.....	162	191
" " .....S-Z	20	R	77	77	2	156	229
Sackville Town (Ville).....	21	R	111	81	6	198	282
" "	21	R	98	98	.....	196	320
" "	21	R	103	59	.....	162	268
" "	21	R	103	64	1	168	282
" "	21	R	127	48	3	178	280
" "	21	R	42	43	.....	85	145
" "	21	R	94	33	.....	127	180
Pointe de Bute.....A-J	23	R	69	92	6	167	213
" .....H-Z	23	R	85	67	.....	152	193
Baie Verte.....A-G	24	R	115	38	1	154	190
" .....H-Z	24	R	111	46	1	158	189
Port Elgin.....A-K	25	R	51	75	1	127	155
" .....L-Z	25	R	74	57	.....	131	168
Moncton City (Cité) Advance..	.....	U	21	11	.....	32	.....
" "	1	U	91	64	7	162	270
" "	1	U	89	62	.....	151	259
" "	1	U	101	62	4	167	248
" "	1	U	103	67	.....	170	226
" "	1	U	80	59	3	142	264
" "	1	U	125	59	2	186	258
" "	1	U	108	70	1	179	272
" "	1	U	65	66	5	136	272
" "	1	U	117	49	.....	166	278
" "	1	U	83	64	15	162	246
" "	1	U	55	89	3	147	264
" "	1	U	77	102	2	181	265
" "	1	U	115	53	5	173	267
" "	1	U	124	47	.....	171	268
" "	1	U	73	29	.....	102	162
" "	1	U	102	64	1	167	250
" "	1	U	92	57	4	153	279
" "	1	U	127	43	1	171	275
" "	1	U	115	45	.....	160	253
" "	1	U	106	34	.....	140	210
" "	2	U	105	61	11	177	244
" "	2	U	119	48	2	169	258
" "	2	U	104	58	1	163	240
" "	2	U	125	55	.....	180	264
" "	2	U	109	61	6	176	250
" "	2	U	118	46	1	165	244
" "	2	U	98	54	.....	152	233
" "	2	U	115	64	.....	179	261
" "	2	U	119	58	.....	177	275
" "	2	U	119	57	.....	176	261
" "	2	U	114	39	.....	153	264
" "	2	U	104	82	.....	186	269
" "	2	U	103	66	2	171	248
" "	2	U	78	31	1	110	172
" "	2	U	79	40	1	120	183
" "	2	U	136	44	.....	180	266
" "	2	U	122	61	.....	183	271
" "	2	U	119	43	.....	162	261
" "	2	U	123	47	1	171	261
" "	2	U	113	57	.....	170	239
" "	2	U	119	34	.....	153	249
" "	2	U	132	31	.....	163	232

WESTMORLAND—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Otto Baird Price	Ernest Albert Smith			
" "	2	U	78	42	.....	120	179
" "	2	U	78	38	.....	116	165
" "	2	U	74	12	1	87	143
" "	2	U	71	29	1	101	141
Totals—Totaux.....	132	.....	11,806	7,780	187	19,773	31,221

Majority for / Majorité pour } Otto Baird Price, 4,026.

YORK-SUNBURY. Population—1921, 38,421.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Burpee Hanson.	Charles Robert Hawkins.			
Fredericton.....A-B	1	U	177	44	2	223	436
" .....C-D	1	U	176	33	4	213	418
" .....E-G	1	U	122	27	4	153	317
" .....H-K	1	U	134	40	3	177	360
" .....L-M	1	U	119	28	2	149	328
" .....M-N	1	U	108	34	1	143	302
" .....O-R	1	U	106	48	.....	154	309
" .....S-T	1	U	151	47	.....	198	410
" .....U-Z	1	U	100	36	.....	136	272
" .....A-B	2	U	148	58	2	208	379
" .....C-D	2	U	125	68	4	197	368
" .....E-G	2	U	97	44	3	144	267
" .....H-J	2	U	96	46	3	145	254
" .....K-M	2	U	101	47	1	149	256
" .....Mc-O	2	U	92	61	.....	153	297
" .....P-S	2	U	157	53	.....	210	375
" .....T-Z	2	U	108	34	1	143	226
New Maryland.....	1	R	98	18	.....	116	180
Kingsclear (Hanwell).....	2	R	18	11	.....	29	63
" " .....A-G	3	R	76	36	.....	112	206
" " .....H-Z	3	R	69	37	.....	106	190
" (Hamondville).....	4	R	82	47	2	131	208
Manners-Sutton (Cork).....	5	R	2	24	.....	26	68
" (Brockway)...	6	R	33	18	.....	51	93
" (York Mills)...	7	R	35	19	.....	54	111
" Harvey....A-L	8	R	60	28	.....	88	259
" " ...M-Z	8	R	89	35	.....	124	273
Dumfries.....	9	R	57	20	.....	77	150
"	10	R	48	29	.....	77	137
McAdam.....A-G	11	R	165	56	.....	221	313
" .....H-Mc	11	R	163	41	.....	204	364
" .....N-Z	11	R	188	25	.....	213	287
Canterbury.....	12	R	93	26	.....	119	184
" .....A-E	13	R	96	34	1	131	291
" .....F-M	13	R	111	23	4	138	260
" .....Mc-Z	13	R	118	29	.....	147	278
North Lake.....	14	R	53	6	.....	59	81
"	15	R	54	44	.....	98	145
"	16	R	44	8	.....	52	64
Saint Marys.....	17	R	72	18	.....	90	186
"	18	R	85	20	.....	105	165
"	19	R	89	19	.....	108	232
"	20	R	20	19	.....	39	58
"	21	R	81	27	3	111	171
"	22	R	122	34	1	157	270
Douglas.....A-H	23	R	142	16	.....	158	322
" .....I-Z	23	R	117	45	1	163	310
"	24	R	68	13	1	82	130
" .....A-H	25	R	88	20	.....	108	251
" .....I-Z	25	R	89	29	.....	118	263
"	26	R	85	33	.....	118	197
"	27	R	38	6	.....	44	70
Bright.....	28	R	35	5	.....	40	218
"	29	R	60	20	.....	80	177
" .....A-I	30	R	56	26	1	83	160
" .....J-Z	30	R	52	35	.....	87	191
Queensbury.....	31	R	50	11	.....	61	118
"	32	R	78	70	3	151	253
"	33	R	58	21	.....	79	212
Southampton.....A-G	34	R	73	25	.....	98	186
" .....H-Z	34	R	39	12	.....	51	150
"	35	R	105	55	.....	160	279
"	36	R	26	26	.....	52	127
"	37	R	17	8	.....	25	63
"	38	R	66	34	.....	100	303

YORK-SUNBURY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Richard Burpee Hanson.	Charles Robert Hawkins.			
Stanley.....A-M	39	R	58	16	.....	74	162
" .....Mc-Z	39	R	48	28	.....	76	174
"	40	R	53	6	2	61	134
" .....A-G	41	R	102	8	.....	110	242
" .....H-Z	41	R	101	27	.....	128	277
"	42	R	40	2	1	43	95
" .....A-K	43	R	70	26	.....	96	212
" .....L-Z	43	R	48	36	.....	84	189
Prince William.....	44	R	41	6	.....	47	153
"	45	R	89	29	.....	118	171
Marysville.....A-F	3A	R	131	24	.....	155	323
" .....G-N	4A	R	122	32	1	155	300
" .....O-Z	4A	R	143	20	.....	163	305
Devon.....A-D	4A	R	139	34	.....	173	279
" .....E-J	4A	R	110	50	.....	160	252
" .....K-N	4A	R	120	50	.....	170	263
" .....O-Z	4A	R	111	31	1	143	260
SUNBURY							
Burton.....A-L	1	R	77	88	.....	165	263
" .....M-Z	1	R	60	74	.....	134	193
"	2	R	123	62	.....	185	375
Mangerville.....	3	R	99	65	1	165	245
Lincoln.....A-L	4	R	93	36	.....	129	198
" .....M-Z	4	R	98	52	1	151	220
Sheffield.....	5	R	189	74	2	265	372
Northfield.....	6	R	98	24	.....	122	216
" .....A-J	6½	R	103	58	.....	161	310
" .....K-Z	6½	R	100	55	2	157	295
Blissville.....A-L	7	R	108	33	.....	141	185
" .....M-Z	7	R	76	43	.....	119	173
Gladstone.....A-L	8	R	101	62	.....	163	316
" .....M-Z	8	R	99	42	.....	141	282
Fredericton, Advance (Provisoire).....	.....	R	6	5	.....	11	.....
Totals—Totaux.....	97	.....	8,636	3,207	58	11,901	22,275

Majority for / Majorité pour } Richard Burpee Hanson, 5,429.

MANITOBA.

BRANDON. Population—1921, 38,500.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	David Wilson Beaubier	Robert Forke.			
Brandon	1A	U	89	74	1	164	279
"	1B	U	98	43	.....	141	241
"	2	U	96	46	.....	142	239
"	3	U	90	53	1	144	278
"	4A	U	103	50	.....	153	269
"	4B	U	77	68	1	146	209
"	5A	U	41	50	.....	91	141
"	5B	U	56	48	.....	104	171
"	6A	U	86	52	.....	138	220
"	6B	U	56	36	.....	92	145
"	7A	U	82	46	.....	128	212
"	7B	U	58	48	.....	106	174
"	8A	U	67	54	1	122	208
"	8B	U	64	36	1	101	189
"	9A	U	64	23	1	88	162
"	9B	U	51	34	.....	85	164
"	10A	U	76	37	1	114	204
"	10B	U	57	37	1	95	161
"	11A	U	93	47	.....	140	238
"	11B	U	62	34	2	98	170
"	12A	U	72	60	.....	132	232
"	12B	U	66	35	.....	101	153
"	13A	U	97	43	.....	140	250
"	13B	U	107	40	.....	147	230
"	14A	U	77	62	.....	139	208
"	14B	U	80	64	.....	144	221
"	15A	U	124	46	.....	170	276
"	15B	U	73	50	4	127	187
"	16A	U	66	58	.....	124	223
"	16B	U	87	41	.....	128	171
"	17	U	119	39	.....	158	235
"	18	U	46	48	.....	94	167
"	19	U	99	51	6	156	223
"	20	U	61	43	.....	104	213
Township 9 & 10, R. 18 W	21	R	11	88	.....	99	136
Rounthwaite	22	R	20	29	1	50	139
Nesbitt	23	R	40	76	1	117	175
Carroll	24	R	55	35	2	92	187
Township 7, R-20-W	25	R	15	8	.....	23	53
" 8 R-20-W	26	R	16	63	.....	79	135
Hayfield	27	R	30	21	.....	51	80
Township 9 R-20-W	28	R	42	48	.....	90	121
" 9 R-19-w	29	R	32	50	.....	82	146
" 7 & 8 R-21-W	30	R	77	90	1	168	272
Souris A-G	31A	R	77	74	.....	151	216
" H-M	31B	R	85	63	.....	148	205
" O-Z	31C	R	83	44	.....	127	184
"	32	R	68	59	1	128	224
Township 8—R-22-W	33	R	7	26	.....	33	67
" 7—R-22-W	34	R	3	50	.....	53	122
Deleau	35	R	14	87	.....	101	168
Findlay	36	R	22	19	.....	41	68
Belleview	37	R	21	16	.....	37	79
Township 8—R. 23-24-W	38	R	13	20	.....	33	96

BRANDON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	David Wilson Beaubier.	Robert Forke.			
Pipestone	39	R	67	110	1	178	225
Reston A-L	40A	R	52	180	.....	232	283
" M-Z	40B	R	28	145	1	174	206
Sinclair	41	R	15	169	.....	184	214
Ebor	42	R	31	71	.....	102	201
Cromer	43	R	61	55	.....	116	186
Woodnorth	44	R	30	136	.....	166	185
Scarth	45	R	24	28	4	56	109
Township 10 R. 28-29-W	46	R	14	84	.....	98	192
" 10 R. 26-27 A-L	47A	R	33	100	4	137	204
" 10 R. 26-27 M-Z	47B	R	25	60	.....	85	143
Virden A-F	48A	R	121	77	.....	198	264
" G-M	48B	R	119	108	.....	227	324
" N-Z	48C	R	115	88	1	204	327
Harmsworth	49	R	41	131	.....	172	278
Township 11 & 12—R. 27-W	50	R	50	66	.....	116	166
Elkhorn A-L	51A	R	100	83	1	184	243
" M-Z	51B	R	88	48	2	138	183
Mossgiel	52	R	44	39	.....	83	168
Township 11 & 10—R. 18-W	53	R	30	114	.....	144	235
" 12—R. 18-W	54	R	24	54	.....	78	157
" 12—R. 19-W	55	R	13	56	.....	69	130
Forrest	56	R	13	81	.....	94	135
Kemnay	57	R	10	88	.....	98	139
Township 11—R. 29-W	58	R	14	82	.....	96	144
Robinville	59	R	19	59	1	79	136
Rivers A-L	60A	R	61	63	.....	124	212
" M-Z	60B	R	67	73	3	143	212
Mayne	61	R	8	27	.....	35	57
Alexander A-L	62A	R	60	79	.....	139	185
" M-Z	62B	R	60	60	.....	120	171
Township 9—R. 21-22-W	63	R	42	53	1	96	215
Griswold A-L	64A	R	56	43	.....	99	140
" M-Z	64B		68	58	.....	126	190
Torbolton	65	R	2	63	.....	65	91
Bradwardine	66	R	43	100	.....	143	207
Kenton A-L	67A	R	43	94	.....	137	219
" M-Z	67B	R	13	80	.....	93	148
Township 11—R. 23-24-W	68	R	23	125	.....	148	226
" 10—R. 23-24-W	69	R	22	89	.....	111	149
Oak Lake A-L	70A	R	81	74	3	158	238
" M-Z	70B	R	62	83	.....	145	212
Routledge	71	R	13	32	.....	45	89
Township 10—R. 24-25-W	72	R	12	48	.....	60	94
Lenore	73	R	30	138	.....	168	234
Township, 12—R. 24-25-W	74	R	9	43	.....	52	137
" 10—R. 19-	75	R	22	53	.....	75	122
Riverview	76	R	18	23	.....	41	77
Brandon, Advance—Provisoire	.....	.....	61	36	.....	97	.....
Totals—Totaux	103	.....	5,428	6,411	48	11,887	18,738

Majority for / Majorité pour } **Robert Forke, 983.**

DAUPHIN. Population—1921, 38,607.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected Ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Langstaff Bowman.	William John Ward.			
Walkerburn	1	R	26	56	1	83	203
Boggy Creek	2	R	76	38	.....	114	252
Makaroff	3	R	39	100	.....	139	221
Duck Mountain	4	R	85	99	4	188	411
Merrivale	5	R	65	58	.....	123	284
West Roblin	6	R	44	58	.....	102	201
Roblin A-L	7	R	150	81	.....	231	360
" M-Z	8	R	104	76	3	183	291
Shortdale	9	R	74	57	1	132	313
Tummell	10	R	33	49	.....	82	216
Sherlin	11	R	64	17	3	84	165
Dropmore	12	R	47	60	.....	107	165
East Dropmore	13	R	18	27	.....	45	91
Lennard	14	R	50	40	.....	90	225
Pleasant Valley	15	R	73	115	.....	188	285
South Grandview	16	R	29	135	.....	164	216
Meharry	17	R	55	106	1	162	212
Grandview A-L	18	R	101	125	.....	226	294
" M-Z	19	R	80	124	1	205	280
Gilbert Plains A-L	20	R	167	167	3	337	382
" M-Z	21	R	122	112	1	235	276
Ashville	22	R	31	92	.....	123	279
Venlaw	23	R	57	99	2	158	256
Zoria	24	R	121	37	1	159	300
Valley River	25	R	88	74	7	169	257
Melton	26	R	43	75	.....	118	189
Sandringham	27	R	35	56	.....	91	130
Dauphin A-B	28	R	137	65	.....	202	295
" C-E	28A	R	159	81	4	244	353
" F-J	29	R	192	96	2	290	400
" K-L	30	R	79	43	.....	122	196
" M-O	30A	R	157	116	.....	273	396
" P-S	31	R	181	134	.....	315	424
" T-Z	32	R	143	71	.....	214	317
Dixon	33	R	40	61	2	103	158
Spruce Creek	34	R	30	96	.....	126	163
Burrows	35	R	37	48	.....	85	116
Kild	36	R	91	53	.....	144	192
Mountview	37	R	84	62	.....	146	195
Mink Creek	38	R	25	51	.....	76	210
Bodhan	39	R	40	70	.....	110	241
Ethelbert	40	R	93	63	1	157	243
Garland	41	R	103	58	1	162	243
Sifton	42	R	145	85	4	234	295
West Bay	43	R	51	58	3	112	183
Fishing River	44	R	48	55	.....	103	246
North Grandview	45	R	56	88	.....	144	241
South Ashville (Mount)	46	R	35	23	.....	58	107
South Gilbert Plains	47	R	34	112	.....	146	258
South Ashville	48	R	80	97	1	178	287
Fork River West (Ouest)	49	R	42	27	.....	69	272
Fork River East (Est)	50	R	83	41	.....	124	224
Winnipegosis A-L	51	R	80	74	.....	154	325
" M-Z	52	R	75	80	1	156	327
South Winnipegosis (Sud)	53	R	10	8	.....	18	38
Ochre River	54	R	77	123	.....	200	248
South Ochre River (Sud)	55	R	38	38	.....	76	107
Makinak	56	R	48	74	.....	122	158
Ste. Rose A-L	57	R	90	115	.....	205	284
" M-Z	58	R	64	101	.....	165	232
Ste. Amélie	59	R	38	73	.....	111	190
Shergrove	60	R	18	7	1	26	85
Lonely Lake	61	R	13	10	1	24	86
Byng	62	R	19	2	.....	21	72
Valpoy	63	R	16	30	.....	46	100

DAUPHIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Langstaff Bowman.	William John Ward.			
Elkdale	64	R	13	39	.....	52	108
Cayer	65	R	11	25	.....	36	163
Guynemer	66	R	15	25	.....	40	71
East Bay	67	R	18	41	.....	59	137
Million	68	R	26	46	.....	72	142
Magnet	69	R	16	38	.....	54	188
Toutes Aides	70	R	34	108	2	144	249
Rorketon	71	R	34	61	2	97	230
Libreville	72	R	11	6	.....	17	107
Crane River	73	R	13	14	.....	27	71
Peonan Point	74	R	No poll held (Pas de scrutin)			.....	10
Reykjavik	75	R	5	24	1	30	64
Turtle River	76	R	29	35	.....	64	98
Dauphin (Advance—Provisoire)	77	.....	30	18	.....	48	.....
Totals—Totaux	79	.....	4,883	5,102	54	10,039	16,899

Majority for / Majorité pour } **William John Ward, 269.**

LISGAR. Population—1921, 30,604.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Livingstone Brown.	William James Rowe.			
Manitou Village	1	R	97	126	4	227	277
"	2	R	87	144	2	233	271
Kaleida	3	R	80	77	.....	157	211
Mowbray	4	R	22	43	.....	65	112
Purves	5	R	72	34	.....	106	182
Snowflake	6	R	100	91	3	194	289
Wood-Bay	7	R	60	60	.....	120	146
Kingsley	8	R	90	37	1	128	202
New Haven	9	R	39	85	.....	124	172
La Rivière	10	R	79	90	.....	169	239
Windygates	11	R	29	22	.....	51	84
Shadeland	12	R	84	28	.....	112	165
Darlingford	13	R	138	86	.....	224	285
Opaivaka	14	R	86	21	1	108	149
Winkler	15	R	52	52	.....	104	339
Glencross	16	R	10	22	.....	32	207
Morden	17	R	101	137	.....	238	329
"	18	R	81	147	1	230	349
Bayliss, R. C. 3–5	19	R	26	23	.....	49	128
Pentlends, Geo. 4–5	20	R	40	27	.....	67	133
Beaties, Chas. 2–6	21	R	48	30	.....	78	334
Thornhill	22	R	88	32	.....	120	187
Anderson, Peter 4–6	23	R	69	27	.....	96	145
Holsteads, H. 4–3	24	R	57	9	.....	66	174
Plum Coulee	25	R	37	133	.....	170	225
Rosenfeldt	26	R	33	21	.....	54	135
Horndean	27	R	18	35	.....	53	191
Altona	28	R	36	79	1	116	276
Gretna	29	R	100	118	.....	218	412
Haskett	30	R	12	70	1	83	372
Lowe Farm	31	R	32	88	1	121	503
Rosebud School	32	R	67	19	3	89	135
Crystal City	33	R	82	62	.....	144	227
"	34	R	93	57	.....	150	214
Pilot Mound	35	R	119	46	.....	165	223
"	36	R	140	44	.....	184	248
Clearwater	37	R	87	98	.....	185	247
Mather	38	R	82	98	.....	180	265
Glenora	39	R	71	31	.....	102	140
John Clarks 4–13	40	R	48	22	1	71	129
Dry River	41	R	35	10	.....	45	138
Floral School	42	R	120	18	.....	138	162
Parkenson, Jos. 4–4	43	R	61	20	1	82	151
Cartwright	44	R	40	56	.....	96	201
Cartwright	45	R	45	47	1	93	181
Neelin	46	R	34	37	.....	71	124
Leslie Stephen 3–14	47	R	45	35	.....	80	136
Winkler No. 2	48	R	40	42	.....	82	213
Totals—Totaux	48	.....	3,112	2,736	21	5,869	10,357

Majority for / Majorité pour } John Livingstone Brown, 376.

MACDONALD. Population—1921, 31,877.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou al.	William James Lovie.	Herbert Edward Robison.			
Fannystelle	1	R	97	25	.....	122	203
Elm Creek A-L	2	R	49	61	.....	110	338
" M-Z	2	R	60	57	.....	117	
Township 8 & 9 range 5	3	R	103	19	.....	122	237
Haywood	4	R	39	38	.....	77	125
St. Claude A-L	5	R	55	24	1	80	433
" M-Z	5	R	62	24	1	87	
Almasippi	6	R	34	25	.....	59	257
Township 7, range 4 & 5 west	7	R	103	50	.....	153	254
Homewood	8	R	81	51	.....	132	238
Carman M-Z	9	R	105	73	.....	178	601
" A-L	9	R	133	37	2	172	
Graysville	10	R	102	46	.....	148	240
Roseisle	11	R	45	53	.....	98	197
Miami A-L	12	R	103	43	.....	146	432
" M-Z	12	R	74	45	.....	119	
Rosebank	13	R	90	49	1	140	175
Roland	14	R	98	35	.....	133	686
" A-G	14	R	68	40	.....	108	
"	14	R	79	39	.....	118	
Carman A-L	15	R	74	84	1	159	397
" M-Z	15	R	66	62	.....	128	
" M-Z	16	R	36	79	.....	115	340
" A-L	16	R	39	93	.....	132	
Swan Lake	17	R	132	96	.....	228	300
Somerset A-K	18	R	61	35	.....	96	576
" L-Z	18	R	103	34	.....	137	
Altamont	19	R	33	34	.....	67	360
"	19	R	41	22	4	67	
Cardinal	20	R	52	67	.....	119	238
Mariapolis A-I	21	R	34	8	2	44	333
" J-Z	21	R	48	11	.....	59	
Bruxelles	22	R	42	16	.....	58	325
"	22	R	59	11	.....	70	
Cypress River	23	R	78	47	.....	125	346
"	23	R	67	43	.....	110	
Holland	24	R	118	117	2	237	536
"	24	R	101	127	.....	228	
Pratt	25	R	28	26	.....	54	81
Matchetville	26	R	86	39	.....	125	177
Treherne	27	R	99	55	.....	154	617
"	27	R	82	56	.....	138	
"	27	R	119	85	.....	204	
Lavenham	28	R	39	62	.....	101	147
Rathwell North	29	R	83	26	.....	109	241
Rathwell	30	R	100	99	.....	199	287
Notre Dame de Lourdes	31	R	55	39	.....	94	330
" "	31	R	39	29	3	71	
Greenway	32	R	106	16	.....	122	299
Geo. Froom's House	33	R	4	20	.....	24	36
Fair Valley	34	R	22	20	.....	42	69
Glenboro	35	R	122	67	1	190	511
"	35	R	104	71	.....	175	
Stockton	36	R	83	34	.....	117	160
Treesbank	37	R	37	68	.....	105	156
Methven	38	R	68	13	2	83	195
Wawanesa L-Z	39	R	72	57	.....	129	362
" A-L	39	R	70	56	.....	126	
Grund	40	R	53	5	.....	58	124
Baldur A-L	41	R	93	37	3	133	305
" M-Z	41	R	40	24	.....	64	
Halstead's, 9-5-3	42	R	32	17	.....	49	122
Sperling	43	R	95	26	.....	121	203
Brunkild	44	R	61	28	.....	89	145
Starbuck	45	R	150	29	.....	179	316

MACDONALD.—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Ubran or rural. — Urbain ou rural.	William James Lovie.	Herbert Edward Robison.			
Sale	46	R	20	14	.....	34	69
Sanford	47	R	117	36	.....	153	256
La Salle	48	R	86	16	.....	102	192
Oak Bluff	49	R	32	4	.....	36	89
Dacotah	50	R	62	4	.....	66	139
Willow	51	R	72	34	.....	106	160
Dunn	52A	R	21	32	.....	53	71
Layland	52B	R	16	73	.....	89	111
Rossendale	53	R	69	45	.....	114	199
Ladysmith	54	R	74	48	.....	122	214
Arizona	55	R	71	63	1	135	141
Totals—Totaux	76	.....	5,346	3,293	24	8,663	14,691

Majority for / Majorité pour } **William James Lovie, 2,053.**

MARQUETTE Population—1921, 34,482.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Iverach.	Henry Alfred Mullins.	Charles Stuart Stevenson.			
Township 13, range 18	1	R	2	3	66	.....	71	106
Township 14, range 18	2	R	2	15	65	.....	82	160
Minnedosa	3	R	43	144	36	1	224	347
" (Advance)	3A	R	5	5	10	.....	20	.....
"	4	R	38	68	43	1	150	244
"	4A	R	35	112	27	1	175	277
Cameron School	5	R	5	19	33	.....	57	106
Clanwilliam	6	R	11	46	56	.....	113	190
Erickson	7	R	11	56	87	1	155	318
Bethel	8	R	3	23	32	.....	58	189
Tp. 10-19-19	9	R	7	41	9	1	58	106
Makepiece	10	R	0	12	62	.....	74	192
Basswood	11	R	23	46	88	.....	157	241
Rapid City	12	R	13	35	54	.....	102	205
"	12A	R	22	22	55	2	101	219
"	13	R	7	36	57	.....	100	196
Moline	14	R	8	9	41	.....	58	126
Medina	15	R	25	7	45	.....	77	155
Newdale	16	R	17	37	48	.....	102	267
"	16A	R	14	60	66	.....	140	273
Sandy Lake	17	R	11	29	6	.....	46	199
"	17A	R	25	34	9	3	71	235
Providence	18	R	6	0	1	.....	7	68
Seech	19	R	4	79	26	5	114	266
Elphinstone	20	R	12	49	17	.....	78	218
"	20A	R	11	52	15	.....	78	233
"	20B	R	14	48	27	1	90	219
Strathclair	21	R	42	59	98	.....	199	303
"	21A	R	30	46	102	.....	178	199
Cardale A-L	22	R	8	36	46	.....	90	234
" M-Z	22A	R	12	41	58	.....	111	166
Oak River A-L	23	R	30	71	23	.....	124	196
" M-Z	23A	R	40	40	22	.....	102	205
Oakner	24	R	5	14	81	.....	100	127
Hamiota A-L	25	R	26	105	100	.....	231	299
" M-Z	25A	R	23	82	88	1	194	327
Lavinia	26	R	30	108	68	.....	206	335
Sylvester	27	R	26	23	45	1	95	188
Shoal Lake A-L	28	R	28	121	68	.....	217	288
" M-Z	28A	R	37	102	93	1	233	300
Oakburn	29	R	36	47	73	.....	156	199
Culross	30	R	16	33	89	.....	138	213
Olha	31	R	3	82	43	.....	128	316
Vista	32	R	2	82	34	.....	118	176
Birdtail A-L	33	R	3	27	39	.....	69	151
" M-Z	33A	R	2	30	37	.....	69	189
Rossburn A-L	34	R	19	89	54	.....	162	213
" M-Z	34A	R	13	105	68	1	187	280
Solsgirth A-L	35	R	5	48	60	.....	113	172
" M-Z	35A	R	4	41	50	.....	95	168
Birtle A-L	36	R	54	78	75	.....	207	290
" M-Z	36A	R	45	108	63	.....	216	264
Rothsay	37	R	32	45	32	.....	109	186
Crandall A-K	38	R	20	62	67	1	150	257
" L-Z	38A	R	22	64	87	.....	173	275
Isabella	39	R	103	19	29	.....	151	197
Beulah	40	R	13	40	84	2	139	242
Miniota	41	R	61	75	101	.....	237	337
"	42	R	17	37	34	.....	88	119
Manson	43	R	15	18	63	.....	96	194
McAuley A-L	44	R	31	58	25	.....	114	386
" M-Z	44A	R	35	51	38	.....	124	
Willen	45	R	8	17	24	.....	49	72
Lazare	46	R	100	84	19	.....	203	320
Beaver Rapids	47	R	6	22	5	.....	33	37

MARQUETTE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Iverach.	Henry Alfred Mullins.	Charles Stuart Stevenson.			
Balmerino	48	R	11	26	20	.....	57	154
Foxwarren A-L	49	R	20	71	29	.....	120	186
" M-Z	49A	R	8	46	26	1	81	133
Boyle	50	R	9	28	43	.....	80	150
Binscarth A-L	51	R	17	68	69	.....	154	191
" M-Z	51A	R	25	73	86	.....	184	246
Township 18, range 29	52	R	5	26	1	.....	31	75
Millwood	53	R	9	8	26	.....	43	72
Harrowby	54	R	11	11	25	.....	47	79
Russell A-L	55	R	22	165	81	.....	268	322
" M-Z	55A	R	19	127	67	.....	213	316
Silverton	56	R	3	33	159	.....	195	268
Angusville	57	R	63	92	62	.....	217	272
Lima	58	R	29	17	11	.....	57	120
Township 22, range 27	59	R	7	8	35	.....	50	155
Inglis	60	R	8	46	46	.....	100	143
Shellmouth	61	R	23	77	32	.....	132	181
Totals—Totaux	82	.....	1,665	4,219	4,084	24	9,992	16,778

Majority for / Majorité pour } **Henry Alfred Mullins** over (sur) { **Charles Stuart Stevenson, 135. / William Iverach, 2,554.**

NEEPAWA Population—1921, 29,941.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Peter Broadfoot.	Robert Milne.	Thomas Gerow Murphy			
Carberry	1	R	68	38	133	.....	239	297
" A-L	2	R	32	16	82	.....	130	164
" M-Z	2	R	27	22	63	.....	112	156
Douglas	3	R	50	62	62	.....	174	245
Fairview	4	R	19	88	88	.....	195	295
Sidney	5	R	50	51	44	1	146	230
Austin	6	R	47	78	70	.....	195	282
Macgregor A-L	7	R	37	64	29	1	131	217
" M-Z	7	R	28	57	55	.....	140	193
Pathhead	8	R	13	82	17	.....	112	159
Orangeville	9	R	12	47	21	.....	80	171
Norfolk	10	R	2	54	39	.....	95	170
Edrans	11	R	9	23	60	.....	92	160
Wellwood A-L	12	R	25	17	82	.....	124	} 334
" M-Z	12	R	43	41	47	.....	131	
Brookdale M-L	13	R	36	48	46	.....	130	188
" M-Z	13	R	36	52	23	1	112	135
Norman	14	R	10	54	23	.....	87	147
Cordova	15	R	38	27	26	.....	91	201
South Glendale	16	R	12	40	22	.....	74	143
Oberon	17	R	19	38	19	.....	76	113
Gibsons	18	R	7	2	21	.....	30	54
Helston	19	R	19	57	28	2	106	209
Golden Stream	20	R	10	27	25	.....	62	163
Katrime	21	R	4	43	33	.....	80	108
Woodside	22	R	9	8	7	.....	24	53
Gladstone	23	R	72	9	71	.....	152	208
"	24	R	73	25	61	.....	159	188
"	25	R	34	67	62	.....	163	215
Mekiwin	26	R	5	142	34	.....	181	249
Union	27	R	19	50	25	1	95	116
Lindsays	28	R	10	55	43	.....	108	138
North Glendale	29	R	29	82	16	.....	127	174
Johnson's House	30	R	4	62	38	.....	104	202
Bethany	31	R	6	81	29	.....	116	222
Franklin	32	R	20	99	49	.....	168	230
Mountain View	33	R	8	94	23	.....	125	164
Arden	34	R	59	91	77	.....	227	279
Winchester	35	R	9	60	22	.....	91	122
Ogilvie	36	R	22	38	10	1	71	99
Langruth	37	R	5	9	4	.....	18	45
Plumas A-L	38	R	18	45	40	.....	103	198
" M-Z	38	R	14	45	28	.....	87	170
Glenholm	39	R	2	71	11	.....	84	108
Eden	40	R	26	95	64	.....	185	264
Springhill	41	R	2	45	24	.....	71	249
Clan-William A-L	42	R	10	37	35	.....	82	156
" M-Z	42	R	21	23	43	1	88	159
Hill Top	43	R	22	1	22	.....	45	244
Elk Ranch	44	R	2	2	80	6	90	244
Birnie	45	R	21	74	50	.....	145	186
Oakleaf	46	R	3	61	11	.....	75	108
Tenby	47	R	7	14	4	.....	25	61
Tupper	48	R	7	23	25	.....	55	148
Amaranth	49	R	29	27	52	.....	108	151
Waldersee	50	R	9	13	61	1	84	165
Glenella	51	R	38	25	90	4	157	247
Riding Mountain	52	R	23	93	45	.....	161	275
Kelwood A-L	53	R	9	54	63	.....	126	166
" M-Z	53	R	8	95	65	.....	168	221
Glencairn	54	R	7	8	47	.....	62	107
McMartins	55	R	6	3	27	.....	36	160
Harcus	56	R	11	1	13	.....	25	102
Rockwood	57	R	5	9	15	.....	29	75
Bellhampton	58	R	3	5	23	.....	31	60

NEEPAWA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Peter Broadfoot.	Robert Milne.	Thomas Gerow Murphy			
Glenhope	59	R	5	1	41	2	49	211
Kinosota A-L	60	R	5	6	42	.....	53	161
" M-Z	60	R	12	6	27	.....	45	
Laurier A-L	61	R	70	48	40	.....	158	473
" M-Z	61	R	60	38	26	.....	124	
McCreary A-L	62	R	30	69	39	.....	138	236
" M-Z	62	R	32	62	49	.....	143	273
Neepawa A:L	63	R	63	25	109	1	198	234
" M-Z	63	R	49	30	102	.....	181	199
" A-L	64	R	55	29	113	.....	197	398
" M-Z	64	R	38	24	112	.....	174	194
"	65	R	50	25	94	2	171	211
Totals—Totaux	77	.....	1,809	3,332	3,461	24	8,626	13,773

Majority for / Majorité pour } **Thomas Gerow Murphy** over (sur) { **Robert Milne, 129. / Peter Broadfoot, 1652.**

NELSON Population—1921, 20,868.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas William Bird.	Joseph Myers.			
The Pas.....A-L	1	R	90	150	7	247	346
" .....M-Z	1	R	65	130	.....	195	215
" .....A-L	2	R	79	54	.....	133	436
" .....M-Z	2	R	61	45	1	107	186
Big Eddy	3	R	3	39	.....	42	83
The Barrier	4	R	0	10	.....	10	21
Moose and Cedar Lakes	5	R	8	9	.....	17	63
Grand Rapids	6	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				0
Norway House	7	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				120
Cormorant Narrows	8	R	8	16	.....	24	39
Herb Lake	9	R	14	53	1	68	152
Reed Lake	10	R	0	7	.....	7	33
Mile 81 H.B.R.	11	R	7	28	.....	35	42
Mile 137 H.B.R.	12	R	1	12	.....	13	27
Mile 186 H.B.R.	13	R	8	0	.....	8	21
Mile 214 H.B.R.	14	R	7	10	1	18	38
Kettle Rapids	15	R	3	0	.....	3	4
Nelson House	16	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				28
Split Lake	17	R	4	2	.....	6	9
Port Nelson	18	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				15
York Factory	19	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				0
Cross Lake	20	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				0
Elbow Lake	21	R	1	12	.....	13	33
Athapapuskow	22	R	No poll held—Scrutin n'a pas été tenu.				0
Benito	23	R	95	117	.....	212	258
Durbam.....A-J	24	R	88	60	2	150	234
" .....K-Z	24	R	90	69	2	161	249
Kenville	25	R	216	57	.....	273	337
Swan River.....A-F	26	R	134	68	.....	202	263
" .....G-O	26	R	152	81	3	236	286
" .....P-Z	26	R	142	101	1	244	279
Thunder Hill	27	R	144	28	.....	172	226
Glashan's	28	R	20	28	.....	48	65
Minitonas.....A-J	29	R	103	62	.....	165	216
" .....K-Z	29	R	75	78	1	154	225
Lidstone	30	R	81	11	.....	92	110
Renwer	31	R	30	58	.....	88	129
Martindale	32	R	15	37	.....	52	120
Birch River	33	R	66	93	.....	159	231
Bowsman.....A-L	34	R	175	91	.....	266	397
" .....M-Z	34	R	186	91	4	281	411
Cowan	35	R	18	63	.....	81	120
Barrows	36	R	17	50	.....	67	90
Mafeking	37	R	25	39	.....	64	104
Sclater	38	R	6	113	.....	119	225
Pine River	39	R	72	101	5	178	202
Camperville	40	R	60	34	.....	94	221
Alpine	41	R	27	12	.....	39	86
Zalicia	42	R	42	19	.....	61	172
Waterhen	43	R	35	0	.....	35	72
Red Deer Point	44	R	12	5	.....	17	55
Totals—Totaux	51	.....	2,485	2,143	28	4,656	7,294

Majority for / Majorité pour } **Thomas William Bird, 342.**

PORTAGE LA PRAIRIE Population—1921, 35,461.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry Leader.	Rt. Hon. Arthur Meighen.			
Portage la Prairie, Advance (Provisoire)	.....	U	5	21	.....	26	.....
Portage la Prairie.....A-L	1	U	63	107	.....	170	194
" .....M-Z	1	U	60	108	.....	168	186
" .....A-L	2	U	41	132	10	183	209
" .....M-Z	2	U	53	179	3	235	261
"	3	U	49	108	.....	157	171
" .....A-L	4	U	40	97	.....	137	150
" .....M-Z	4	U	62	92	3	157	165
"	5	U	53	127	2	182	199
" .....A-L	6	U	44	151	.....	195	212
" .....M-Z	6	U	58	140	4	202	217
"	7	U	54	172	.....	226	251
" .....A-L	8	U	60	172	2	234	259
" .....M-Z	8	U	66	169	3	238	258
Langruth.....A-K	9	R	59	88	.....	147	122
" .....L-Z	9	R	44	42	.....	86	191
Lakeland.....	10	R	15	51	.....	66	80
Westbourne.....	11	R	90	86	2	178	208
Bagot.....A-L	12	R	88	38	.....	126	} 325
" .....M-Z	12	R	112	34	.....	146	
Burnside.....	13	R	171	62	.....	233	277
Macdonald.....	14	R	96	52	.....	148	164
Longburn.....	15	R	49	64	1	114	122
Oakland.....	16	R	158	99	.....	257	283
West Prospect.....	17	R	135	99	1	235	263
Goodale's.....	18	R	14	32	.....	46	65
Curtis.....A-L	19	R	58	65	4	127	151
" .....M-Z	19	R	71	68	1	140	178
High Bluff.....A-L	20	R	33	101	.....	134	145
" .....M-Z	20	R	61	102	.....	163	168
Oakville.....A-L	21	R	88	100	3	191	230
" .....M-Z	21	R	68	95	1	164	194
Fortier.....	22	R	68	46	1	115	125
Poplar Point.....	23	R	53	96	.....	149	174
St. Marks.....	24	R	25	79	1	105	159
Harper's.....	25	R	37	22	1	60	90
Poplar Heights.....	26	R	45	11	.....	56	130
Lake Francis.....	27	R	22	21	.....	43	74
Baie St. Paul.....	29	R	63	68	.....	131	202
St. Eustache.....A-L	30	R	86	47	.....	133	213
" .....M-Z	30	R	68	35	.....	103	151
Elie.....	31	R	95	38	.....	133	167
St. François Xavier.....	32	R	129	87	.....	216	262
Headingly.....	33	R	74	123	.....	197	256
Charleswood.....A-G	34	R	52	84	.....	136	186
" .....K-Z	34	R	47	65	.....	112	185
Tuxedo.....	35	R	8	32	.....	40	55
Woodhaven.....	36	R	63	84	.....	147	191
Kirkfield Park.....	37	R	47	160	.....	207	276
St. Charles.....	38	R	47	61	3	111	155
Mt. Royal.....	39A	R	9	50	.....	59	85
Blackdale.....	39B	R	9	3	.....	12	38
Lillyfield.....	40	R	45	43	.....	88	122
Rosser.....A-L	41	R	78	33	.....	111	166
" .....M-Z	41	R	82	37	.....	119	167
St. Laurent.....A-D	42	R	59	75	.....	134	168
" .....E-Z	42	R	66	58	.....	124	136
Oak Point.....	43	R	72	48	.....	120	181
Hove.....	44	R	16	10	.....	26	115
Clarkleigh.....	45	R	38	24	.....	62	130
Otto.....	46	R	50	21	1	72	143
Lundar.....A-L	47	R	143	76	.....	219	252
" .....K-Z	47	R	89	75	 1	165	207
Lily Bay.....	48	R	52	33	.....	85	116

PORTAGE LA PRAIRIE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry Leader.	Rt. Hon. Arthur Meighen.			
Deer Horn	49	R	69	45	.....	114	254
Sharpewood	50	R	27	33	.....	60	186
Eastland	51	R	25	23	.....	48	150
Eriksdale A-L	52	R	80	46	.....	126	198
" M-Z	52	R	44	73	.....	117	182
Pine View	53	R	22	33	.....	55	99
Dog Creek	54	R	53	44	.....	97	187
Oakview	55	R	33	6	.....	39	58
Silver Bay	56	R	44	10	.....	54	135
Dog Lake	57	R	20	11	.....	31	182
Oatfield	58	R	14	33	.....	47	181
Mulvihill	59	R	94	41	2	137	284
Kalevala	60	R	6	6	.....	12	43
Fisherton	61	R	36	36	.....	72	139
Stewart Lake	62	R	5	12	.....	17	72
Camper	63	R	16	47	.....	63	157
Wallmore	64	R	5	17	.....	22	59
Ashern A-L	65	R	65	42	1	108	237
" M-Z	65	R	36	29	1	66	
Moosehorn A-K	66	R	61	38	1	100	203
" L-Z	66	R	36	38	5	79	258
Bayton	67	R	16	21	.....	37	136
Steep Rock	68	R	42	41	1	84	143
Faulkner	69	R	17	19	.....	36	89
Grahamdale	70	R	32	50	.....	82	152
Hilbre	71	R	31	25	.....	56	179
Fairford	72	R	16	50	.....	66	109
Davis Point	73	R	23	49	1	73	104
St. Martin	74	R	13	29	.....	42	70
Gypsumville	75	R	28	69	.....	97	167
Dauphin River	76	R	2	3	.....	5	76
Totals—Totaux	95	.....	4,966	5,817	60	10,843	15,505

Majority for / Majorité pour } **Right Honourable Arthur Meighen, 851.**

PROVENCHER Population—1921, 29,439.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Lucien Beaubien.	Edmond Comeault.			
Emerson East	1	R	52	54	1	107	204
"	1A	R	62	64	.....	126	203
Becker	2	R	9	28	.....	37	121
Ridgeville	3	R	61	54	.....	115	227
Tolstoi	4	R	73	25	.....	98	196
"	4A	R	68	22	.....	90	182
Dominion City	5	R	30	68	.....	98	146
"	5A	R	49	57	.....	106	160
Arnaud	6	R	32	23	.....	55	95
Green Ridge	7	R	46	28	.....	74	188
Rosa	8	R	9	29	.....	38	115
Woodmore	9	R	24	10	.....	34	101
Gardenton	10	R	58	83	1	142	293
Stuartburn	11	R	67	23	.....	90	252
Vita	12	R	110	16	.....	126	278
Arbakka	13	R	38	9	.....	47	343
Sundown	14	R	34	11	.....	45	147
Zhoda	15	R	29	8	.....	37	215
Meniseno	16	R	22	3	.....	25	75
Piney	17	R	87	32	2	121	264
South Junction	18	R	31	69	.....	100	146
Sprague	19	R	45	49	3	97	199
Vassar	20	R	28	91	.....	119	201
Badger	21	R	18	0	.....	18	90
Carrick	22	R	4	7	.....	11	44
Overton	23	R	2	9	.....	11	37
Florzie	24	R	10	10	.....	20	44
St. Labre	25	R	25	14	.....	39	57
Woodbridge	26	R	31	74	.....	105	150
Sandilands	27	R	5	24	.....	29	79
Marchand	28	R	6	44	1	51	103
La Broquerie	29	R	50	146	1	197	313
Steinbach	30	R	14	12	.....	26	207
"	30A	R	12	10	.....	22	192
Sarto	31	R	79	5	.....	84	203
Hochstadt	32	R	2	3	.....	5	202
St. Malo	33	R	65	91	.....	156	230
Ste. Elizabeth	34	R	48	64	.....	112	169
St. Jean Baptiste East (Est)	35	R	128	29	.....	157	182
Armour School	36	R	26	7	.....	33	83
Aubigny	37	R	38	26	.....	64	126
Otterburne East (Est)	38	R	81	26	.....	107	204
" West (Ouest)	39	R	67	13	.....	80	149
St. Pierre	40	R	84	82	.....	166	256
"	40A	R	61	51	.....	112	150
St. Jean Baptiste West (Ouest)	41	R	107	107	.....	214	265
" "	41A	R	98	61	.....	159	206
Broadview School	42	R	38	2	.....	40	53
Morris	43	R	49	92	.....	141	193
"	43A	R	38	77	1	116	157
Carlton	44	R	28	2	.....	30	147
Bourret School	45	R	48	14	.....	62	141
Osborne	46	R	17	1	.....	18	73
Ste. Agathe West (Ouest)	47	R	69	98	.....	167	234
" East (Est)	48	R	16	19	.....	35	67
Niverville West (Ouest)	49	R	10	4	.....	14	75
" East (Est)	50	R	14	10	.....	24	219
Giroux	51	R	49	64	1	114	278
Chortity	52	R	17	3	.....	20	443
Dufrost	53	R	13	37	.....	50	61
Barkfield	54	R	17	2	1	20	32
Halbstadt	55	R	28	66	.....	94	149
Christie	56	R	75	13	.....	88	113

PROVENCHER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Lucien Beaubien.	Edmond Comeault.			
St. Joseph	57	R	34	135	.....	169	259
Letellier	58	R	41	219	1	261	276
Emerson West (Ouest)	59	R	10	27	.....	37	94
Totals—Totaux	66	.....	2,736	2,656	13	5,405	11,156

Majority for / Majorité pour } Arthur Lucien Beaubien, 80.

SELKIRK Population—1921, 41,265.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Leland Payson Bancroft.	Walter Henry Gabriel Gibbs.	Hannes Marino Hannesson.			
West Kildonan	1A	U	79	20	78	1	178	221
"	1B	U	58	21	51	3	132	218
"	1C	U	73	19	86	.....	178	200
"	2A	U	36	27	81	.....	144	177
"	2B	U	34	28	70	.....	132	260
"	3	U	94	23	87	.....	204	264
"	4A	U	61	23	77	.....	161	191
"	4B	U	31	25	69	.....	125	146
"	5	U	20	5	19	.....	44	46
"	6	U	10	3	19	.....	32	34
Old Kildonan	7	R	18	19	16	.....	53	142
St. Pauls	8	R	28	30	66	1	125	220
Lockport	9A	R	32	25	92	.....	149	202
"	9B	R	17	37	59	.....	113	177
St. Andrews	10	R	42	8	27	.....	77	206
St. Clements	11	R	17	43	34	.....	94	128
Selkirk	12A	R	7	85	99	.....	191	243
"	12B	R	11	65	84	2	162	237
"	12C	R	8	91	76	.....	175	205
"	12D	R	8	88	56	.....	152	252
"	13A	R	6	128	53	.....	187	257
"	13B	R	7	93	95	.....	195	250
"	13C	R	7	97	67	3	174	240
"	13D	R	3	91	63	2	159	172
Peguis	14	R	0	47	19	1	67	114
Pigeon Bluff	15	R	52	23	37	.....	112	241
Clandeboye	16	R	51	41	21	.....	113	152
Petersfield	17	R	65	9	31	.....	105	154
Petersfield, P.O	18	R	72	4	26	.....	102	147
Nettly Lake	19	R	20	18	6	2	46	69
Winnipeg Beach	20A	R	5	30	38	1	74	172
"	20B	R	7	28	47	.....	82	133
" P.O	21	R	79	8	13	4	104	221
Teulon P.O	22	R	67	3	18	.....	88	121
Teulon	23A	R	71	25	45	1	142	175
"	23B	R	59	18	53	.....	130	190
Westerham	24	R	19	4	4	.....	27	81
Balmoral	25A	R	35	9	44	2	90	316
"	25B	R	57	9	59	1	126	
Gunton	26	R	82	7	29	3	121	177
Argyle	27	R	40	24	41	.....	105	175
Good Hope	28	R	15	7	34	.....	56	87
Stony Mountain	29A	R	25	20	50	3	98	315
"	29B	R	14	32	54	2	102	
Stonewall	30A	R	75	71	98	3	247	288
"	30B	R	70	68	64	1	203	283
"	30C	R	54	64	74	.....	192	201
Grosse Isle	31	R	39	13	3	.....	55	77
Warrenton	32A	R	15	10	30	.....	55	175
"	32B	R	20	28	38	.....	86	178
Woodland	33	R	29	10	32	.....	71	166
Erinview	34	R	20	2	13	.....	35	67
Inwood	35	R	39	48	32	.....	119	285
Norris Lake	36	R	32	6	2	.....	40	168
Polson School	37	R	18	5	62	.....	85	184
Komarno	38	R	14	28	46	.....	88	176
Pleasant Home	39	R	22	14	19	.....	55	75
Malonton	40	R	10	57	42	.....	109	179
Harperville	41	R	6	6	6	.....	18	56
Ideal	42	R	7	0	9	.....	16	41
Narcisse	43	R	3	28	21	.....	52	113
Neveton	44	R	3	7	9	.....	19	94
Chatfield	45	R	12	7	31	.....	50	143
Poplarfield	46A	R	38	1	5	1	45	352
"	46B	R	51	5	15	.....	71	

SELKIRK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Leland Payson Bancroft.	Walter Henry Gabriel Gibbs.	Hannes Marino Hannesson.			
Broad Valley	47	R	74	13	42	.....	129	280
Caners, Fisher Branch	48	R	3	7	3	.....	13	61
Fisher Branch	49A	R	69	41	10	3	123	365
"	49B	R	51	53	15	1	120	
Hodgson	50	R	38	34	65	.....	137	206
Dallas	51	R	10	4	26	.....	40	129
Fisher River	52	R	5	9	2	.....	16	38
Harwill	53	R	7	1	1	.....	9	19
Snake Island	54A	R	2	19	21	.....	42	61
Big Bullhead	54B	R	0	10	0	.....	10	
Foley	55	R	0	5	38	.....	43	141
Husavik	56	R	22	12	19	.....	53	121
Gimli	57A	R	52	15	34	1	102	283
"	57B	R	45	11	32	.....	88	241
"	57C	R	25	10	52	.....	87	261
Fraserwood	58A	R	6	22	64	.....	92	381
"	58B	R	6	8	63	.....	77	
Sandridge	59	R	1	2	5	.....	8	54
Meleb	60A	R	13	15	48	.....	76	168
"	60B	R	7	12	39	.....	58	165
Berlo	61	R	13	8	17	.....	38	111
Nes	62	R	28	6	17	.....	51	99
Arnes	63	R	49	10	21	.....	80	224
Rembrandt	64	R	37	15	65	.....	117	247
Skye Lake	65	R	15	1	14	.....	30	54
Arborg	66A	R	115	22	36	1	174	246
"	66B	R	48	27	24	.....	99	173
Geysir	67	R	94	5	22	.....	121	256
Hnausa	68	R	24	19	32	.....	75	126
Riverton	69A	R	33	49	21	.....	103	373
"	69B	R	34	53	33	2	122	
Ledwyn	70	R	33	4	16	.....	53	122
Okno	71	R	68	4	15	.....	87	248
Vidir	72	R	83	3	10	4	100	279
Sylvan	73	R	18	5	10	.....	33	91
Hecla	74A	R	10	46	34	.....	90	138
" Fisherman's Camp	74B	R	3	5	2	.....	10	
Howardville	75	R	7	1	3	.....	11	53
Shorncliffe	76	R	52	0	16	.....	68	158
Totals—Totaux	104	.....	3,319	2,524	3,831	49	9,723	16,900

Majority for / Majorité pour } **Hannes Marino Hannesson** over (sur) { **Leland Payson Bancroft, 512.** / **Walter Henry Gabriel Gibbs, 1,307.**

SOURIS Population—1921, 24,439.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Steedsman.	John Williams.	William Willson.			
Belmont.....A-L	1	R	56	21	42	.....	119	191
" .....M-Z	1	R	38	19	30	1	88	197
Hilton.....	2	R	37	16	10	.....	63	101
Ninette.....	3	R	41	40	64	.....	145	265
Ninette San.....	3A	R	121	74	69	1	265	282
Dunrea.....	4	R	46	72	24	.....	142	236
Killarney.....A-F	5	R	80	48	73	2	203	282
" .....G-O	5	R	65	47	78	2	192	278
" .....P-Z	5	R	75	26	83	1	185	283
Lena.....	6	R	90	11	15	.....	116	181
Ninga.....	7	R	64	24	84	.....	172	283
Wakopa.....	8	R	55	11	44	.....	110	240
Holmfield.....A-L	9	R	40	17	60	.....	117	220
" .....M-Z	9	R	54	13	35	.....	102	202
Moffat.....	10	R	21	9	17	.....	47	193
Huntley.....	11	R	58	6	18	.....	82	191
Fairhall.....	12	R	55	5	13	.....	73	177
Desford	13	R	76	9	76	.....	161	247
Hiawatha.....	14	R	91	7	50	.....	148	256
Margaret.....	15	R	70	36	22	.....	128	229
Minto.....A-L	16	R	59	19	48	.....	126	194
" .....M-Z	16	R	70	15	52	.....	137	203
Mountainside.....	17	R	46	5	70	.....	121	198
Boissevain East (Est).....A-L	18	R	33	1	117	2	153	185
" " .....M-Z	18	R	30	6	80	1	117	166
" West (Ouest)...A-L	19	R	71	10	109	.....	190	250
" " .....M-Z	19	R	50	18	91	.....	159	267
Whitewater.....	20	R	33	9	40	.....	82	133
Primrose.....	21	R	52	10	23	.....	85	175
Fairfax.....	22	R	64	12	89	2	167	261
Bertha.....	23	R	14	3	7	.....	24	41
Hazeldean.....	24	R	38	24	30	.....	92	207
Deloraine.....A-L	25	R	96	53	74	.....	223	285
" .....M-Z	25	R	65	31	33	.....	129	164
Goodlands.....	26	R	89	29	36	.....	154	270
Waskada.....A-K	27	R	26	25	87	.....	138	215
" .....L-Z	27	R	27	40	56	.....	123	189
Deloraine.....	28	R	129	22	74	.....	225	303
Medora.....	29	R	55	8	68	.....	131	252
Napinka.....	30	R	38	32	121	.....	191	293
Lauder.....	31	R	104	12	49	2	167	292
Bidford.....	32	R	38	13	34	.....	85	131
Dand.....	33	R	36	4	26	1	67	113
West Hall.....	34	R	34	1	48	.....	83	117
Blacks.....	35	R	58	6	21	.....	85	126
Elgin.....	36	R	69	20	107	.....	196	292
Swoffham.....	37	R	27	4	36	.....	67	101
Hartney.....A-K	38	R	68	17	79	.....	164	231
" .....L-Z	38	R	43	27	77	.....	147	218
Grande Clairière.....	39	R	25	5	4	.....	34	105
Dalny.....	40	R	48	18	29	.....	95	157
Coulter.....	41	R	48	39	14	1	102	183
Lyleton.....	42	R	61	58	43	2	164	236
Winthrope.....	43	R	14	6	6	.....	26	39
Pierson.....	44	R	58	39	69	.....	166	241
Elva.....	45	R	80	33	70	.....	183	215
Melita.....	46	R	31	73	78	.....	182	243
" .....G-O	46	R	41	62	90	.....	193	252
" .....P-Z	46	R	33	72	63	.....	168	212
Coats.....	47	R	12	38	12	.....	62	83
Minshull.....	48	R	28	6	12	.....	46	88
Tiltson.....	49	R	31	70	36	.....	137	212
Broomhill.....	50	R	45	12	17	.....	74	127

SOURIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Steedsman.	John Williams.	William Willson.			
Bede	51	R	21	8	14	.....	43	104
Belses	52	R	48	14	5	.....	67	118
Kinloss	53	R	64	8	2	.....	74	137
Crescent	54	R	26	15	5	.....	46	78
Totals—Totaux	67	.....	3,509	1,563	3,258	18	8,348	13,236

Majority for / Majorité pour **James Steedsman** over (sur) **Williams Willson, 251. / John Williams, 1,946.**

SPRINGFIELD Population—1921, 30,836.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edgar Douglas Richmond Bissett.	Thomas Hay.	John Holland.			
Prince Edward School Kildonan.....A-F	11	U	41	70	51	.....	162	206
" " G-M	11	U	64	81	43	.....	188	240
" " N-Z	11	U	60	84	51	.....	195	250
Lord Wolseley School Kildonan.....A-L	12	U	40	55	50	.....	146	199
" " M-Z	12	U	50	76	51	.....	177	220
Polson School Kildonan....A-L	13	U	24	108	78	.....	210	252
" " M-Z	13	U	16	92	67	.....	175	207
" "	14	U	18	40	76	1	135	164
Fort Alexander.....	1	R	18	12	0	.....	30	37
Berens River.....	2	R	{Failed to deliver box. La boîte de scrutin n'a pas été délivrée}			.....	.....	19
Blood Vein.....	3	R	0	12	0	.....	12	19
Loon Straits.....	4	R	9	4	0	.....	13	24
Bad Throat Manigatogan.....	5	R	0	69	0	.....	69	85
Wad Hope Camp Long Lake...	6	R	7	29	4	.....	40	46
Oro Grand Camp Bull dog Lake.....	7	R	34	1	1	.....	36	44
Cryderman's Camp Partridge Lake.....	8	R	9	2	0	.....	11	12
Selkirk Min. Camp Hole River	9	R	0	2	2	.....	4	14
English Brook Min. Camp N.-W. Hole River.....	10	R	2	7	0	.....	9	16
Springfield School.....	15	R	5	15	56	2	78	107
Oakbank.....	16	R	7	24	150	2	183	232
Hazelridge.....	17	R	18	24	60	1	103	170
Cloverleaf.....	18	R	25	13	62	.....	100	181
Carroll School.....	19	R	18	12	18	.....	48	90
Molson.....	20	R	57	16	5	1	79	132
Lewis.....	21	R	14	9	9	.....	32	116
Janow.....	22	R	12	81	48	1	142	253
Whitemouth.....	23	R	67	56	29	2	154	287
Rennie.....	24	R	9	16	7	.....	32	52
Oldenburg School.....	25	R	64	5	4	2	75	220
Libau New School.....	26	R	10	81	21	.....	112	339
Thalberg School.....	27	R	67	16	10	.....	93	271
Balsam Bay School.....	28	R	6	33	7	1	47	192
House of D. J. Thomson Traverse Bay.....	29	R	24	25	8	1	58	103
Greenwald School.....	30	R	22	14	3	1	40	66
Ladywood School.....	31	R	26	38	113	.....	177	314
Brokenhead School.....	32	R	52	6	21	.....	79	227
Brookside School.....	33	R	8	6	26	.....	40	156
Selkirk East (Est).....	34	R	22	76	31	.....	129	268
Lockport.....	35	R	7	95	1	2	105	243
"	36	R	6	94	11	2	113	212
Bird's Hill.....	37	R	21	119	58	1	199	281
Cedarkine.....	38	R	1	25	4	.....	30	244
Lac du Bonnet.....	39	R	72	44	32	1	149	317
Pinawa.....	40A	R	14	0	5	.....	19	71
Ellstrams House.....	40B	R	47	8	35	1	91	205
Allard School.....	41	R	57	0	3	.....	60	137
McArthur's Camp.....	41A	R	17	10	0	.....	27	35
Pointe du Bois.....	42	R	24	32	30	.....	86	136
Bird River.....	43	R	1	7	4	.....	12	38
Great Falls.....	44	R	41	8	7	.....	56	79
Nault Andrea Jun House.....	45A	R	12	0	4	.....	16	25
Max Sadlowski House.....	45	R	0	15	0	.....	15	25
Reynolds P.O.....	46	R	8	90	0	.....	98	142
Ruthenian Hall McMunn.....	47	R	11	27	12	.....	50	91
Braintree East (Est).....	48	R	3	4	6	.....	13	34
Waugh P.O.....	49	R	3	3	3	.....	9	10
Medika.....	50	R	3	55	10	.....	68	173

SPRINGFIELD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Edgar Douglas Richmond Bissett.	Thomas Hay.	John Holland.			
Lyall	51	R	44	12	18	.....	74	217
Tyndall	52	R	55	71	35	.....	161	228
Beauséjour	53	R	95	54	19	1	169	223
"	53A	R	87	31	28	4	150	209
"	54	R	110	56	5	1	172	264
Cooks Creek P.O	55	R	4	20	60	1	85	309
Sapton	56	R	21	27	52	.....	100	248
Kitchener School Kildonan North	57	R	35	52	61	.....	138	297
Totals—Totaux	65	.....	1,724	2,259	1,665	29	5,677	10,304

Majority for / Majorité pour **Thomas Hay** over (sur) **Edgar Douglas Richmond Bissett, 535. / John Holland, 594.**

ST. BONIFACE Population—1921, 35,429.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	John Power Howden.	George Campbell MacLean.	Allan Meikle.			
St. Boniface, City (Cité)								
Ward (Quartier) 1 Annex.....	1	U	11	5	0	.....	16	24
" 1–2.....A-L	2	U	60	37	40	2	139	178
" .....M-Z	2	U	52	21	26	.....	99	140
" 2–3.....	3	U	90	13	6	.....	109	135
" 3.....A-G	4	U	112	18	24	1	155	181
" .....H-Z	4	U	109	20	21	1	151	189
" 4.....	5	U	93	27	68	3	191	254
" 2.....	6	U	103	30	21	1	155	187
" .....A-L	7	U	111	39	13	.....	163	200
" .....M-Z	7	U	93	36	21	.....	150	176
" 3.....A-I	8	U	102	11	1	.....	114	192
" .....J-Z	8	U	120	6	7	3	136	223
" .....A-K	9	U	90	8	13	1	112	136
" .....L-Z	9	U	123	7	11	.....	141	172
"	10	U	143	34	29	.....	206	258
" .....A-K	11	U	88	36	54	1	179	208
" .....L-Z	11	U	87	29	41	1	158	190
"	12	U	123	25	10	.....	158	198
" 4.....	13	U	123	58	49	1	231	292
"	14	U	73	102	41	.....	216	269
" .....A-L	15	U	100	58	23	.....	181	223
" .....M-Z	15	U	84	56	20	.....	160	209
" 4–5.....A-L	16	U	110	65	40	.....	215	260
" .....M-Z	16	U	105	52	45	.....	202	244
" 5.....A-L	17	U	111	93	13	1	218	252
" .....M-Z	17	U	93	66	18	.....	177	211
"	18	U	125	88	43	1	257	297
Winnipeg, City (Cité)								
Ward (Quartier) 3 Part..A-L	19	U	69	82	73	.....	224	257
" .....M-Z	19	U	78	59	60	.....	197	227
" .....A-L	20	U	66	78	90	1	235	282
" .....M-Z	20	U	54	54	56	.....	164	204
" .....A-L	21	U	48	56	105	1	210	238
" .....M-Z	21	U	42	52	110	.....	204	246
" .....A-L	22	U	33	53	71	.....	157	201
" .....M-Z	22	U	48	54	75	1	178	209
" .....A-L	23	U	26	37	88	2	153	183
" .....M-Z	23	U	29	43	87	.....	159	175
" .....A-L	24	U	43	91	75	1	210	255
" .....M-Z	24	U	40	100	87	.....	227	266
" .....A-L	25	U	43	44	102	2	191	226
" .....M-Z	25	U	26	52	89	4	171	201
"	26	U	16	17	100	.....	133	150
Advance (Provisoire).....	1	U	6	3	4	.....	13	.....
Transcona, Town (Ville)								
Ward (Quartier) 1.....A-F	27	U	67	30	84	3	184	249
" .....G-M	27	U	83	36	121	1	241	300
" .....N-Z	27	U	73	55	89	.....	217	265
" 2.....A-F	28	U	81	17	58	3	159	186
" .....G-M	28	U	91	37	85	1	214	264
" .....N-Z	28	U	64	23	94	.....	181	223
" 3.....	29	U	27	33	106	1	167	208
" 4.....	30	U	13	3	59	.....	75	86

ST. BONIFACE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Power Howden.	George Campbell MacLean.	Allan Meikle.			
Springfield Municipality (Municipalité)	31	R	20	18	7	.....	45	71
"	32	R	11	0	0	.....	11	44
"	33	R	17	9	3	1	30	80
"	34	R	33	18	20	.....	71	164
"	35	R	15	15	18	1	49	122
"	36	R	8	8	12	.....	28	145
Taché	37	R	41	1	7	.....	49	144
St. Anne	38	R	63	20	11	.....	94	136
" A-L	39	R	129	18	18	1	166	213
" M-Z	39	R	81	0	3	1	85	135
"	40	R	73	4	19	.....	96	240
Taché	41	R	35	10	17	.....	62	176
"	42	R	63	27	31	.....	121	266
" A-L	43	R	54	3	5	.....	62	216
" M-Z	43	R	29	5	5	.....	39	118
Ritchot	44	R	76	8	0	.....	84	264
"	45	R	69	19	23	.....	111	199
St. Vital	46	R	79	13	6	3	101	246
Ritchot	47	R	19	37	10	.....	66	166
Ft. Garry	48	R	14	9	6	.....	29	86
"	49	R	90	51	14	.....	155	252
Totals—Totaux	72	.....	4,819	2,442	2,901	45	10,207	14,082

Majority for / Majorité pour **John Power Howden** over (sur) **Allan Meikle, 1,918.** / **George Campbell MacLean, 2,377.**

WINNIPEG NORTH (NORD) Population—1921, 52,473.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Matthew Robert Blake.	Abraham Albert Heaps.	Hon. Edward James McMurray.			
Winnipeg City (Cité).....A-L	1	U	28	40	40	4	112	160
" .....M-Z	1	U	43	36	48	2	129	167
" .....A-L	2	U	38	41	39	4	122	174
" .....M-Z	2	U	38	23	40	.....	101	140
" .....A-L	3	U	55	36	51	2	144	190
" .....M-Z	3	U	36	45	43	5	129	159
" .....A-G	4	U	32	36	38	1	107	139
" .....H-Q	4	U	42	50	38	.....	130	151
" .....P-Z	4	U	30	24	23	2	79	103
" .....A-F	5	U	70	14	42	.....	126	147
" .....G-N	5	U	65	23	76	1	165	177
" .....O-Z	5	U	59	18	46	1	124	139
" .....A-E	6	U	65	54	56	1	176	206
" .....F-Mc	6	U	61	50	46	4	161	196
" .....M-R	6	U	50	42	33	.....	125	150
" .....S-Z	6	U	58	38	46	2	144	171
" .....A-D	7	U	72	42	41	.....	155	188
" .....E-Mc	7	U	72	65	47	.....	184	214
" .....M-S	7	U	68	79	48	1	196	214
" .....T-Z	7	U	23	32	18	2	75	85
" .....A-H	8	U	84	100	58	3	245	285
" .....I-R	8	U	91	75	60	.....	226	239
" .....S-Z	8	U	33	27	29	1	90	144
" .....A-H	9	U	103	68	81	.....	252	288
" .....I-R	9	U	85	68	52	1	206	238
" .....S-Z	9	U	61	31	33	1	126	165
" .....A-G	10	U	50	41	61	1	153	188
" .....H-R	10	U	58	43	45	.....	146	184
" .....S-Z	10	U	35	20	36	1	92	109
" .....A-D	11	U	36	49	33	.....	118	138
" .....E-K	11	U	38	41	24	.....	103	127
" .....L-R	11	U	38	64	39	.....	141	160
" .....S-Z	11	U	15	46	19	.....	80	100
" .....A-G	12	U	33	53	25	1	112	142
" .....H-Q	12	U	25	50	39	1	115	145
" .....R-Z	12	U	24	32	24	2	82	106
" .....A-L	13	U	47	43	38	.....	128	187
" .....M-Z	13	U	47	42	28	3	120	154
" .....A-L	14	U	36	43	54	1	134	168
" .....M-Z	14	U	25	32	59	.....	116	142
" .....A-L	15	U	48	23	27	1	99	119
" .....M-Z	15	U	33	27	37	1	98	111
" .....A-L	16	U	21	45	21	.....	87	111
" .....M-Z	16	U	23	55	27	.....	105	124
" .....A-H	17	U	24	73	43	2	142	176
" .....I-R	17	U	28	57	36	4	125	147
" .....S-Z	17	U	35	51	27	.....	113	132
" .....A-G	18	U	29	43	37	3	112	153
" .....H-P	18	U	32	37	47	4	120	148
" .....Q-Z	18	U	25	39	27	.....	91	126
" .....A-J	19	U	33	54	24	2	113	152
" .....K-R	19	U	35	38	33	5	111	161
" .....S-Z	19	U	35	30	43	1	109	136
" .....A-F	20	U	20	50	31	2	103	125
" .....G-L	20	U	34	42	28	1	105	131
" .....M-R	20	U	36	29	27	1	93	112
" .....S-Z	20	U	23	65	22	.....	110	155
" .....A-J	21	U	46	37	44	.....	127	219
" .....K-R	21	U	34	37	41	2	114	157
" .....S-Z	21	U	29	30	41	1	101	157
" .....A-I	22	U	41	49	22	1	113	141
" .....J-Q	22	U	48	46	41	.....	135	161
" .....R-Z	22	U	25	41	25	3	94	115
" .....A-E	23	U	34	87	15	.....	136	157
" .....F-Q	23	U	65	93	29	2	189	218

WINNIPEG NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Matthew Robert Blake.	Abraham Albert Heaps.	Hon. Edward James McMurray.			
Winnipeg City (Cité)—Con. R-Z	23	U	49	61	26	.....	136	152
" .....A-L	24	U	43	93	34	3	173	225
" .....M-Z	24	U	27	101	10	.....	138	186
" .....A-G	25	U	34	89	20	.....	143	173
" .....H-O	25	U	23	63	46	.....	132	159
" .....P-Z	25	U	24	70	51	1	146	196
" .....A-F	26	U	24	70	35	.....	129	165
" .....G-L	26	U	30	52	42	9	133	189
" .....M-R	26	U	44	33	34	7	118	155
" .....S-Z	26	U	32	55	36	3	126	160
" .....A-J	27	U	17	53	36	2	108	127
" .....K-R	27	U	42	56	34	.....	132	166
" .....S-Z	27	U	28	32	29	.....	89	101
" .....A-L	28	U	64	48	31	.....	143	172
" .....M-Z	28	U	32	37	23	2	94	121
" .....A-L	29	U	46	47	44	3	140	163
" .....M-Z	29	U	35	49	26	2	112	127
" .....A-L	30	U	26	54	41	3	124	165
" .....M-Z	30	U	32	45	47	4	128	160
" .....A-F	31	U	35	51	29	5	120	141
" .....G-K	31	U	23	42	34	1	100	121
" .....L-P	31	U	23	57	25	2	107	138
" .....Q-Z	31	U	22	43	32	.....	97	115
" .....A-G	32	U	41	27	28	6	102	132
" .....H-L	32	U	26	49	30	5	110	130
" .....M-R	32	U	31	59	36	2	128	142
" .....S-Z	32	U	36	41	49	7	133	163
" .....A-L	33	U	34	63	20	.....	117	147
" .....M-Z	33	U	32	65	27	1	125	147
" .....A-Mc	34	U	35	80	47	2	164	182
" .....M-Z	34	U	35	79	38	3	155	166
" .....A-Z	35	R	38	57	26	.....	121	160
" Advance (Provisoire)	.....	.....	15	26	16	.....	56	.....
Totals—Totaux.....	98	.....	3,882	4,781	3,573	157	12,393	15,274

Majority for / Majorité pour } **Abraham Albert Heaps** over (sur) { **M. R. Blake, 899. / Hon. E. J. McMurray, 1,208.**

WINNIPEG NORTH CENTRE Population—1921, 39,142.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Edwin Braid	Edward Wesley Lowery	James Shaver Woodsworth			
Winnipeg City (Cité)	1	U	33	31	54	.....	118	135
"	2	U	55	21	45	.....	121	139
"	3	U	50	31	18	.....	99	116
"	4	U	37	11	45	1	94	115
"	5	U	22	3	18	2	45	49
"	6	U	48	12	77	1	138	157
"	7	U	68	21	34	.....	123	146
"	8	U	55	11	18	.....	84	93
"	9	U	90	19	33	2	144	169
"	10	U	52	17	35	.....	104	127
"	11	U	52	15	36	7	110	126
"	12	U	58	23	58	4	143	174
"	13	U	68	24	112	.....	204	253
"	14	U	49	17	67	4	137	163
"	15	U	45	21	48	2	116	133
"	16	U	42	8	22	1	73	89
"	17	U	92	62	75	.....	229	292
"	18	U	73	26	70	.....	169	195
"	19	U	83	31	67	.....	181	224
" A-L	20	U	76	37	59	.....	172	195
" M-Z	20	U	73	50	47	3	173	198
" A-K	21	U	55	18	58	2	133	160
" L-Z	21	U	73	42	53	.....	168	204
"	22	U	107	69	51	2	229	260
" A-K	23	U	54	40	49	.....	143	167
" L-Z	23	U	53	46	59	1	159	179
"	24	U	79	32	90	.....	201	242
"	25	U	41	12	74	3	130	137
"	26	U	58	17	56	.....	131	155
"	27	U	53	32	126	.....	211	253
" A-K	28	U	48	30	75	10	163	186
" L-Z	28	U	67	20	82	.....	169	182
"	29	U	33	11	83	1	128	149
" A-K	30	U	70	56	65	.....	191	245
" L-Z	30	U	42	70	98	.....	210	248
"	31	U	51	67	34	.....	152	176
"	32	U	53	50	84	.....	187	213
"	33	U	77	58	65	1	201	221
"	34	U	86	43	94	.....	223	251
" A-K	35	U	54	36	65	3	158	182
" L-Z	35	U	64	18	60	1	143	172
"	36	U	59	28	113	.....	200	236
"	37	U	81	38	125	.....	244	293
"	38	U	84	46	108	.....	238	276
"	39	U	80	49	100	.....	229	267
" A-N	40	U	62	34	105	1	202	236
" O-Z	40	U	21	27	56	3	107	127
" A-G	41	U	60	37	103	1	201	265
" H-M	41	U	60	25	125	2	212	235
" N-Z	41	U	58	24	148	1	231	252
"	42	U	32	13	129	.....	174	195
" A-G	43	U	56	12	152	.....	220	250
" H-M	43	U	59	11	144	3	217	234
" N-Z	43	U	82	16	163	2	263	295
" A-K	44	U	58	19	179	1	257	282
" L-Z	44	U	43	6	160	.....	209	237
Brooklands Village A-K	45	U	27	12	84	2	125	142
" " L-Z	45	U	43	8	87	.....	138	164
" " A-K	46	U	47	11	76	.....	134	145
" " L-Z	46	U	55	7	99	1	162	200
Rosser	47	R	61	6	41	.....	108	178
Winnipeg Advance (provisoire)	.....	U	11	2	38	.....	51	.....
Totals—Totaux	62	.....	3,578	1,689	4,794	68	10,129	11,779

Majority for / Majorité pour } **James Shaver Woodsworth** over (sur) { **J. E. Braid, 1,216. / E. W. Lowery, 3,105.**

WINNIPEG SOUTH (SUD) Population—1921, 32,943

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Kelly	Tobias Crawford Norris	Hon. Robert Rogers			
Winnipeg City (Cité)	1A	U	13	77	108	2	200	223
" "	1B	U	18	73	94	4	189	209
" "	2A	U	31	79	79	1	190	211
" "	2B	U	14	77	100	1	192	209
" "	2C	U	25	74	102	2	203	217
" "	3A	U	23	81	134	.....	238	257
" "	3B	U	17	95	120	.....	232	258
" "	4A	U	12	78	160	2	252	287
" "	4B	U	17	80	163	.....	260	293
" "	4C	U	7	43	76	.....	126	148
" "	5A	U	37	74	131	.....	242	281
" "	5B	U	46	110	100	.....	256	293
" "	5C	U	29	64	93	2	188	225
" "	6A	U	50	29	61	.....	140	157
" "	6B	U	45	34	57	1	137	150
" "	7A	U	135	31	78	.....	244	278
" "	7B	U	151	33	68	.....	252	274
" "	8A	U	124	76	70	4	274	310
" "	8B	U	108	73	66	2	249	278
" "	8C	U	123	50	92	4	269	299
" "	9A	U	55	85	68	1	209	234
" "	9B	U	76	67	77	.....	220	230
" "	9C	U	73	78	76	3	230	248
" "	10A	U	62	64	86	1	213	222
" "	10B	U	38	86	103	3	230	243
" "	10C	U	51	66	85	1	203	225
" "	11A	U	80	74	77	4	235	259
" "	11B	U	81	72	60	.....	213	241
" "	11C	U	86	62	92	1	241	268
" "	12A	U	39	46	54	3	142	175
" "	12B	U	34	55	68	1	158	170
" "	13A	U	108	59	99	.....	266	303
" "	13B	U	88	67	108	3	266	293
" "	14A	U	29	95	144	5	273	299
" "	14B	U	36	84	126	.....	246	286
" "	14C	U	32	139	105	.....	276	298
" "	14D	U	23	72	95	.....	190	213
" "	15A	U	18	125	117	.....	260	297
" "	15B	U	13	75	120	1	209	229
" "	15C	U	16	138	118	1	273	307
" "	15D	U	12	84	92	.....	188	209
" "	16A	U	4	104	156	.....	264	291
" "	16B	U	2	112	156	.....	270	299
" "	16C	U	2	96	66	1	165	175
" "	17A	U	0	103	146	.....	249	277
" "	17B	U	3	119	139	1	262	284
" "	17C	U	1	81	84	.....	166	185
" "	18A	U	10	132	98	1	241	255
" "	18B	U	6	114	108	3	231	264
" "	19A	U	6	123	124	2	255	290
" "	19B	U	9	95	121	.....	225	260
" "	19C	U	7	129	96	2	234	251
" "	19D	U	6	101	118	3	228	253
" "	20A	U	22	50	78	1	151	165
" "	20B	U	25	62	76	1	164	188
Tuxedo	21A	U	5	8	154	.....	167	199
"	21B	U	3	13	161	.....	177	204
Fort Garry	22A	U	35	95	113	.....	243	253
"	22B	U	65	89	109	1	264	289
"	23A	U	63	118	91	3	275	294
St. Vital	24A	U	75	61	113	.....	249	273
"	24B	U	73	56	75	.....	204	241
"	24C	U	73	76	98	.....	247	288
"	24D	U	80	66	90	.....	236	271
"	25A	U	105	53	100	.....	258	275

WINNIPEG SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	John Kelly	Tobias Crawford Norris	Hon. Robert Rogers			
St. Vital—*Con*	25B	U	91	49	66	.....	206	236
"	25C	U	130	61	108	2	301	326
"	25D	U	97	82	110	.....	289	291
"	25E	U	96	79	92	.....	267	288
Winnipeg, Advance (provisoire)	.....	U	37	49	49	2	137	.....
Totals—Totaux	70	.....	3,206	5,400	7,017	76	15,699	17,271

Majority for / Majorité pour **Honourable Robert Rogers** over (sur) **Tobias Crawford Norris, 1,617. / John Kelly, 3,811.**

WINNIPEG SOUTH (SUD) CENTRE Population—1921, 63,812.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Fergus Davidson.	Alexander Henry.	William Walker Kennedy.			
Winnipeg, City (Cité) Advance Provisoire	.....	U	48	24	62	.....	134	
Winnipeg, City (Cité)	1	U	61	37	116	1	215	249
" .....A-G	2	U	52	20	102	.....	174	205
" .....H-N	2	U	62	21	80	4	167	203
" .....O-Z	2	U	53	16	105	1	175	198
" .....A-K	3	U	42	29	75	2	148	171
" .....L-Z	3	U	43	29	70	1	143	159
" .....A-L	4	U	29	19	80	1	129	149
" .....M-Z	4	U	35	23	71	1	130	152
"	5	U	56	36	115	4	211	246
"	6	U	60	48	119	.....	227	249
"	7	U	73	27	129	2	231	280
"	8	U	89	32	147	.....	268	300
" .....A-K	9	U	47	19	80	.....	146	176
" .....L-Z	9	U	51	23	65	.....	139	168
" .....A-Mc	10	U	41	19	87	.....	147	169
" .....M-Z	10	U	41	16	69	.....	126	150
" .....A-L	11	U	30	16	79	.....	125	153
" .....Mc-Z	11	U	48	23	85	.....	156	190
" .....A-J	12	U	58	26	61	3	148	178
" .....K-Z	12	U	47	21	71	3	142	165
" .....A-K	13	U	59	1	103	.....	163	187
" .....L-Z	13	U	61	3	93	.....	157	180
" .....A-L	14	U	72	28	111	1	212	255
" .....Mc-Z	14	U	86	21	100	1	208	240
"	15	U	73	22	120	1	216	255
" .....A-L	16	U	45	23	117	3	188	218
" .....Mc-Z	16	U	54	24	98	2	178	209
" .....A-K	17	U	51	24	77	2	154	185
" .....L-Z	17	U	58	39	109	3	209	242
"	18	U	58	50	120	.....	228	270
" .....A-G	19	U	74	30	98	1	203	228
" .....H-M	19	U	66	30	109	7	212	232
" .....N-Z	19	U	66	17	126	2	211	242
" .....A-D	20	U	61	6	122	.....	189	225
" .....E-L	20	U	69	16	115	.....	200	237
" .....McP	20	U	83	10	94	.....	187	216
" .....Q-Z	20	U	87	13	103	.....	203	239
" .....A-G	21	U	70	7	123	1	201	232
" .....H-O	21	U	78	9	90	.....	177	208
" .....P-Z	21	U	55	13	101	.....	169	206
" .....A-G	22	U	79	15	118	.....	212	243
" .....H-M	22	U	78	10	108	1	197	223
" .....N-Z	22	U	49	19	105	.....	173	204
" .....A-L	23	U	56	13	105	3	177	203
" .....M-Z	23	U	48	11	105	.....	164	188
" .....A-K	24	U	53	10	80	1	144	160
" .....L-Z	24	U	48	3	105	.....	156	180
" .....A-L	25	U	51	30	105	.....	186	223
" .....McZ	25	U	64	40	98	.....	202	241
" .....A-K	26	U	76	41	123	1	241	288
" .....L-Z	26	U	81	39	139	1	260	294
" .....A-K	27	U	49	25	73	.....	147	164
" .....L-Z	27	U	28	28	79	.....	135	157
" .....A-L	28	U	55	72	101	2	230	255
" .....Mc-Z	28	U	54	59	107	1	221	248
" .....A-L	29	U	57	64	117	2	240	277
" .....Mc-Z	29	U	46	55	115	2	218	249
" .....A-L	30	U	40	35	83	.....	158	180
" .....McZ	30	U	40	25	72	.....	137	151
" .....A-K	31	U	72	18	144	.....	234	268
" .....L-Z	31	U	90	10	135	.....	235	259
" .....A-D	32	U	90	5	122	3	220	253
" .....E-K	32	U	86	10	104	.....	200	225

WINNIPEG SOUTH (SUD) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters. on list — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph Fergus Davidson.	Alexander Henry.	William Walker Kennedy.			
Winnipeg, City (Cité)-*Con.* L-Q	32	U	87	1	110	2	200	244
" .....R-Z	32	U	70	5	125	.....	200	225
" .....A-G	33	U	77	4	142	3	226	256
" .....H-N	33	U	82	5	168	1	256	290
" .....O-Z	33	U	91	6	93	.....	190	227
" .....A-F	34	U	57	39	108	1	205	244
" .....G-N	34	U	57	36	110	1	204	243
" .....O-Z	34	U	46	44	105	2	197	222
" .....A-L	35	U	63	55	113	.....	231	271
" .....M-Z	35	U	66	51	95	5	217	247
" .....A-F	36	U	52	49	61	1	163	183
" .....G-O	36	U	44	61	78	.....	183	216
" .....P-Z	36	U	67	50	41	.....	158	183
" .....A-G	37	U	70	57	105	.....	232	264
" .....H-N	37	U	86	57	96	.....	239	279
" .....O-Z	37	U	53	44	84	.....	181	213
" .....A-E	38	U	59	38	111	1	209	252
" .....F-L	38	U	54	41	120	2	217	252
" .....McP	38	U	64	42	80	1	187	217
" .....Q-Z	38	U	56	45	104	.....	205	232
" .....A-G	39	U	69	15	106	.....	190	224
" .....H-M	39	U	93	4	104	.....	201	228
" .....N-Z	39	U	89	12	106	.....	207	237
" .....A-G	40	U	72	9	140	.....	221	246
" .....H-M	40	U	104	20	132	.....	256	289
" .....N-Z	40	U	79	11	123	.....	213	245
" .....A-E	41	U	89	8	114	2	213	244
" .....F-K	41	U	70	9	78	.....	157	179
" .....L-P	41	U	92	11	113	.....	216	250
" .....Q-Z	41	U	75	11	135	2	223	253
" .....A-Mc	42	U	113	26	123	.....	262	300
" .....M-Z	42	U	107	27	111	.....	245	283
" .....A-D	43	U	51	41	95	.....	187	220
" .....E-Mc	43	U	62	30	121	.....	213	240
" .....M-R	43	U	55	33	77	.....	165	193
" .....S-Z	43	U	58	31	71	4	164	206
"	44	U	46	89	77	1	213	253
St. James.....	45	U	31	95	103	.....	229	270
"	46	U	26	88	95	.....	209	231
" .....A-J	47	U	13	45	72	.....	130	142
" .....K-Z	47	U	19	51	52	.....	122	150
" .....A-H	48	U	70	55	133	.....	258	289
" .....I-Z	48	U	65	71	103	.....	239	278
"	49	U	42	90	70	.....	202	232
"	50	U	26	51	70	.....	147	168
" .....A-L	51	U	37	52	124	.....	213	261
" .....McZ	51	U	38	66	102	1	207	237
" .....A-G	52	U	33	65	92	.....	190	211
" .....H-O	52	U	35	59	89	.....	183	209
" .....P-Z	52	U	34	48	79	.....	161	188
" .....A-G	53	U	65	32	121	.....	218	258
" .....H-N	53	U	63	22	119	.....	204	244
" .....O-Z	53	U	59	22	124	.....	205	250
" .....A-L	54	U	29	31	109	5	174	213
" .....Mc-Z	54	U	40	36	122	.....	198	239
Totals—Totaux.....	119	.....	7,132	3,643	12,094	99	22,968	26,468

Majority for / Majorité pour **William Walker Kennedy** over (sur) **J. F. Davidson, 4,962. / Alex. Henry, 8,451.**

BRITISH COLUMBIA.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

CARIBOO. Population—1921, 39,834.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin. Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: John Anderson Fraser.	Thomas George McBride.	Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Kamloops.....A-B	1	U	113	110	2	225	2,404
" .....C-D	1	U	105	128	.....	233	
" .....E-He	1	U	108	115	4	227	
" .....Hi-L	1	U	106	91	3	200	
" .....M-Mc	1	U	106	135	5	246	
" .....N-Q	1	U	36	84	1	121	
" .....R-S	1	U	114	76	3	193	
" .....T-Z	1	U	96	93	.....	189	
" Rural.....	2	R	10	14	.....	24	43
" North (Nord).....	3	R	79	84	2	165	215
Tranquille Sanatorium.....	4	R	78	90	4	172	357
" Valley.....	5	R	No poll held (Le scrutin n'a pas été tenu)				
Walhachin.....	6	R	14	22	.....	36	43
Copper Creek.....	7	R	19	3	.....	22	32
Barrière East (Est).....	8	R	12	10	.....	22	32
Iron Mask.....	9	R	2	8	.....	10	11
Barrière.....	10	R	22	22	.....	44	60
Beresford.....	11	R	12	41	.....	53	60
Birch Island.....	12	R	10	23	.....	33	44
Black Pines.....	13	R	10	6	.....	16	23
Black Pool.....	14	R	26	19	.....	45	60
Blutcher Hall.....	15	R	5	6	.....	11	28
Cherry Creek.....	16	R	4	10	.....	14	16
Chinook Cove.....	17	R	5	25	.....	30	43
Chu Chua.....	18	R	10	18	.....	28	48
Criss Creek.....	19	R	9	6	.....	15	26
Deadman's Creek.....	20	R	3	6	1	10	18
Heffley Creek.....	21	R	19	55	.....	74	110
Cahilty.....	22	R	11	7	.....	18	74
Highland Valley.....	23	R	2	1	.....	3	8
Knutsford.....	24	R	10	35	.....	45	56
Long Lake.....	25	R	29	30	.....	59	77
Louis Creek.....	26	R	18	20	.....	38	55
Mount Olie.....	27	R	17	35	.....	52	64
McLure.....	28	R	6	11	.....	17	23
Clearwater.....	29	R	35	9	.....	44	55
Rose Hill.....	30	R	7	13	.....	20	27
Savona.....	31	R	34	11	.....	45	56
Seven Lakes.....	32	R	4	5	.....	9	23
Sullivan Valley.....	33	R	10	12	.....	22	36
Stump Lake.....	34	R	2	23	.....	25	35
Anglemont.....	35	R	3	16	.....	19	20
Ashby.....	36	R	3	2	.....	5	15
Avola.....	37	R	19	12	.....	31	64
Blind Bay.....	38	R	12	23	.....	35	44
Blue River.....	39	R	9	71	.....	80	112
Campbell Creek.....	40	R	17	14	.....	31	49
Bestwick.....	41	R	14	11	.....	25	42
Carlin.....	42	R	23	7	.....	30	44
Celista.....	43	R	14	27	.....	41	59
Chase.....	44	R	151	68	.....	219	310
Chase Creek.....	45	R	23	13	.....	36	55
Nazko.....	46	R	17	4	.....	21	29
Dolan's Corners.....	47	R	29	25	.....	54	74
Duck Range.....	48	R	17	5	.....	22	28

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected Ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Anderson Fraser.	Thomas George McBride.			
Eagle Bay	49	R	0	20	.....	20	25
Gleneden	50	R	12	26	.....	38	62
Grand Prairie	51	R	16	42	.....	58	85
Lee Creek	52	R	5	11	.....	16	20
Magna Bay	53	R	17	13	.....	30	45
Monte Creek	54	R	15	22	.....	37	40
Canoe North	55	R	54	54	1	109	138
Notch Hill	56	R	60	26	3	89	120
Paxton Valley	57	R	7	12	.....	19	27
Pemberton Range	58	R	12	6	.....	18	37
Pinantan	59	R	14	20	.....	34	43
Pritchard	60	R	31	32	.....	63	90
Robins Range	61	R	10	20	.....	30	38
Seymour Arm	62	R	9	9	.....	18	34
Shuswap	63	R	41	6	1	48	63
Sicamous	64	R	58	42	.....	100	110
Sorrento	65	R	47	5	.....	52	74
Canoe South	66	R	31	24	.....	55	60
Tappen	67	R	28	33	.....	61	76
Turtle Valley	68	R	26	27	.....	53	64
Vavenby	69	R	24	8	.....	32	40
White Lake	70	R	10	8	.....	18	29
Salmon Arm	71	R	100	104	2	206	846
"	71A	R	90	121	.....	211	
"	71B	R	104	109	.....	213	
Squam Bay	72	R	0	17	.....	17	21
Lackenby	73	R	4	8	.....	12	31
Swift Creek	74	R	32	9	.....	41	57
Glenemma	75	R	9	13	.....	22	40
Adams Lake	76	R	13	1	.....	14	22
Lempriere	77	R	3	16	.....	19	28
Birken	78	R	7	6	.....	13	24
Big Bar	79	R	36	2	.....	38	56
D'Arcy	80	R	1	10	.....	11	17
Watson's Bar	81	R	3	14	.....	17	24
Watch Lake	82	R	7	3	.....	10	20
Upper Hat Creek	83	R	11	6	.....	17	25
Short Portage	84	R	9	4	.....	13	20
70 Mile House	85	R	17	0	.....	17	36
Rexmount	86	R	14	7	.....	21	28
Pavilion	87	R	13	12	.....	25	26
McGillivray	88	R	5	18	.....	23	26
Moha	89	R	6	1	.....	7	23
Lillooet	90	R	80	34	.....	114	174
Bonaparte	91	R	2	7	.....	9	12
Cadwallader	92	R	5	7	.....	12	22
Clinton	93	R	64	41	.....	105	150
Bonaparte North	94	R	5	0	.....	5	15
Silver Creek	95	R	28	24	.....	52	87
Alexandria	96	R	13	3	.....	16	41
Williams Lake	97	R	143	17	.....	160	205
Alexis Creek	98	R	13	9	.....	22	39
Alkali Lake	99	R	2	0	.....	2	11
Barkerville	100	R	53	11	.....	64	96
Beaver Lake	101	R	33	02	.....	35	64
Big Creek	102	R	10	11	.....	21	27
Pouce Coupé	103	R	55	53	.....	108	204
Rolla	104	R	74	70	.....	144	230
Fort St. John	105	R	21	25	.....	46	104
Dawson Valley	106	R	24	47	.....	71	90
West Saskatoon	107	R	5	40	.....	45	54
Swan Lake	108	R	12	9	.....	21	22
Hudson Hope	109	R	19	14	.....	33	75
Kelly Lake	110	R	0	27	.....	27	59
Sunset Prairie	111	R	15	15	1	31	39

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Anderson Fraser.	Thomas George McBride.			
Pouce Coupé East (Est)	112	R	9	12	.....	21	30
Taylors Flats	113	R	7	20	.....	27	48
Prairie Creek	114	R	No poll held (Scrutin n'a pas été tenu)				
115 Mile House	115	R	32	1	.....	33	46
127 Mile House	116	R	8	2	.....	10	23
150 Mile House	117	R	32	18	2	52	66
Baker Creek	118	R	4	2	.....	6	11
Quesnel	119	R	141	17	1	159	429
"	119A	R	107	25	.....	132	
Chezacut	120	R	6	2	.....	8	10
Redstone	121	R	6	7	.....	13	22
Riske Creek	122	R	20	8	.....	28	47
Soda Creek	123	R	45	6	.....	51	70
Springhouse	124	R	29	10	.....	39	55
Willowford	125	R	11	7	.....	18	26
Cottonwood	126	R	9	0	.....	9	18
Tatla Lake	127	R	3	3	.....	6	18
Stanley	128	R	3	4	.....	7	18
Meldrum	129	R	10	4	.....	14	22
Strathnaver	130	R	18	2	.....	20	33
Black Creek	131	R	11	0	.....	11	12
Castle Rock	132	R	29	12	.....	41	58
Heywood's Corners	133	R	11	30	1	42	67
Faulkland	134	R	31	53	1	85	73
Likely	135	R	58	8	.....	66	153
Tranquille	136	R	40	54	.....	94	108
Rose Lake	137	R	9	1	.....	10	20
Roe Lake	138	R	7	0	.....	7	16
Craigellachie	139	R	5	14	.....	19	20
Malakwa	140	R	26	40	.....	66	86
Solsqua	141	R	13	16	.....	29	45
Taft	142	R	11	10	.....	21	31
Bowie	143	R	4	12	.....	16	23
Vanderhoof	144	R	51	57	2	110	307
"	144A	R	53	54	1	108	
Fort Fraser	145	R	72	54	.....	126	203
Fraser Lake	146	R	7	26	.....	33	88
Mapes	147	R	30	14	.....	44	71
Stuart Lake	148	R	26	11	.....	37	49
Nechacco	149	R	12	12	.....	24	29
Chilco	150	R	17	8	.....	25	34
Finmore	151	R	13	9	.....	22	43
Hulatt	152	R	7	17	.....	24	33
Patchetts	153	R	6	16	.....	22	37
Webber Lake	154	R	14	0	.....	14	25
Francois Lake	155	R	7	9	.....	16	33
Ashcroft	156	R	116	91	.....	207	284
Lower Nicola	157	R	35	22	.....	57	63
Cache Creek	158	R	16	8	.....	24	26
Aspen Grove	159	R	2	17	.....	19	39
Boston Bar	160	R	38	35	.....	73	119
Brookmere	161	R	11	16	.....	27	29
Canford	162	R	15	21	.....	36	48
Mazama	163	R	10	3	.....	13	24
Douglas Lake	164	R	10	8	.....	18	29
Keefers	165	R	4	26	.....	30	36
Lytton	166	R	92	60	3	155	218
Mamette Lake	167	R	4	11	.....	15	17
Merritt	168	R	93	99	2	194	774
"	168A	R	91	112	1	204	
"	168B	R	123	75	1	199	
Nicola	169	R	40	6	.....	46	65
North Bend	170	R	47	88	.....	135	207
Pemberton Portage	171	R	4	14	.....	18	29
Spence's Bridge	172	R	13	38	.....	51	61

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Anderson Fraser.	Thomas George McBride.			
Spuzzum	173	R	15	19	.....	34	44
Thynne	174	R	10	10	.....	20	27
Quilchena	175	R	5	2	.....	17	28
Middlesboro	176	R	16	10	.....	26	43
Tilton Creek	177	R	9	1	.....	10	12
Bridge Lake	178	R	18	4	.....	22	26
Canim Lake	179	R	0	5	.....	5	10
Dog Creek	180	R	4	11	.....	15	25
Fawn	181	R	18	14	.....	32	45
Forest Grove	182	R	15	16	.....	31	57
Gang Ranch	183	R	22	8	.....	30	37
Hancerville	184	R	10	14	.....	24	38
Horsefly	185	R	45	8	1	54	75
Kamloops (Advance—provisoire)	186	R	12	49	.....	61	.....
Kersley	187	R	27	6	.....	33	49
Prince George (Advance—Provisoire)	188	R	14	3	.....	17	
Prince George	190	R	123	50	1	174	1,215
"	190A	R	122	46	3	171	
"	190B	R	114	48	3	165	
"	190C	R	104	67	3	174	
McBride	191	R	47	72	2	121	206
Aleza Lake	192	R	14	24	.....	38	69
Dewey	193	R	9	6	1	16	27
Dome Creek	194	R	18	22	.....	40	58
100 Mile House	189	R	22	13	.....	35	57
Giscome	195	R	69	55	1	125	249
Summit Lake	196	R	6	9	.....	15	26
Hutton	197	R	22	9	1	32	35
Isle de Pierre	198	R	26	12	.....	38	62
Loos	199	R	33	12	2	47	61
Mud River	200	R	11	2	1	14	21
Newlands	201	R	20	19	.....	39	63
Albreda	202	R	0	16	.....	16	30
Penny	203	R	16	10	.....	26	36
Tete Jaune	204	R	0	1	.....	1	3
Willow River	205	R	13	14	.....	27	41
Woodpecker	206	R	20	0	1	21	25
Dunster	207	R	5	20	.....	25	47
Croydon	208	R	4	16	.....	20	32
Shere	209	R	3	10	.....	13	27
Beaverley	210	R	4	2	.....	6	14
Bednestie	211	R	13	3	.....	16	23
Jagoes	212	R	14	4	.....	18	23
Pineview	213	R	13	13	.....	26	39
Salmon Valley	214	R	7	5	2	14	22
Shelley	215	R	26	18	2	46	53
Stone Creek	266	R	9	13	.....	22	24
Longworth	217	R	20	35	.....	55	64
Red Pass	218	R	0	19	.....	19	40
Chief Lake	219	R	15	9	1	25	46
Anstey Arm	220	R	9	0	.....	9	10
Cinema	221	R	15	4	.....	19	20
Keithley Creek	223	R	23	2	.....	25	47
Coal Creek	224	R	11	4	.....	15	20
Totals—Totaux	239	.....	6,430	5,534	73	12,037	17,892

Majority for / Majorite pour } **John Anderson Fraser, 896.**

COMOX-ALBERNI. Population—1921, 21,378.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Davis Coldicutt.	Alan Webster Neill.			
Port Alice	1	R	46	75	.....	121	170
Consolidated Copper Co. Mine.	2	R	8	13	.....	21	27
Quatsino	3	R	12	36	3	51	111
West Arm Quatsino Sound	4	R	9	22	.....	31	75
Ronnings	5	R	1	27	.....	28	41
Cape Scott	6	R	3	8	.....	11	19
Kyoquot	7	R	0	12	.....	12	14
Cachalot	8	R	1	1	.....	2	5
Estevan	9	R	0	14	.....	14	18
Ahousat	10	R	10	13	....	23	36
Tofino	11	R	23	55	1	79	94
Ucluelet	12	R	13	36	.....	49	56
Nootka	13	R	6	23	.....	29	30
Bamfield	14	R	11	63	1	75	115
Pachena	15	R	3	10	.....	13	16
Kildonen	16	R	9	75	.....	84	98
Port Alberni	17A	R	47	155	2	204	797
"	17B	R	51	173	3	227	
"	17C	R	52	140	1	193	
Alberni	18A	R	62	140	2	204	504
"	18B	R	45	166	4	215	
Great Central Lake	19	R	9	59	.....	68	86
Bainbridge	20	R	27	49	2	78	95
Hilliers	21	R	22	39	.....	61	86
Coombs	22	R	56	36	1	93	105
Errington	23	R	78	37	1	116	125
Parksville	24	R	147	86	.....	233	249
Nanoose	25	R	39	76	.....	115	125
Lantzville	26	R	21	87	 1	109	123
Wellington	27	R	49	127	.....	176	287
Qualicum Beach	28	R	49	103	.....	152	168
Little Qualicum	29	R	9	52	1	62	74
Bowser	30	R	14	73	2	89	91
Horne Lake	31	R	0	32	.....	32	52
Fanny Bay	32	R	13	59	.....	72	82
Union Bay	33	R	56	161	1	218	265
Royston	34	R	42	40	.....	82	113
Minto	35	R	20	62	.....	82	131
Cumberland	36A	R	69	164	2	235	928
"	36B	R	74	152	10	236	
"	36C	R	74	168	9	251	
Bevan	37	R	21	40	.....	61	67
Courtenay	38A	R	73	133	.....	206	880
"	38B	R	85	135	3	223	
"	38C	R	74	198	2	274	
Comox	39	R	83	106	3	192	222
Lazo	40	R	28	57	.....	85	102
Grantham	41	R	21	46	.....	67	75
Merville	42	R	50	45	.....	95	114
Headquarters	43	R	25	56	.....	81	131
Northy's Lake	44	R	4	13	.....	17	26
Oyster River	45	R	47	18	4	69	79
Campbell River	46	R	44	72	.....	116	175
Duncan Bay	47	R	3	29	.....	32	46
Seymour Narrows	48	R	19	48	.....	67	79
Elk Bay	49	R	14	13	.....	27	35
Rock Bay	50	R	25	44	1	70	100
Sayward Wharf	51	R	1	17	.....	18	22
Sayward Valley	52	R	48	31	.....	79	101
Beaver Cove	53	R	3	34	.....	37	47
Englewood	54	R	6	51	.....	57	77
Port Hardy	55	R	21	32	.....	53	117
Shushartie	56	R	4	8	.....	12	14
Whaletown	57	R	13	25	.....	38	61
Manson's Landing	58	R	20	12	.....	32	67

COMOX-ALBERNI—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Davis Coldicutt.	Alan Webster Neill.			
Squirrel Cove	59	R	12	17	.....	29	72
Granite Bay	60	R	9	9	2	20	29
Wyatt Bay	61	R	6	15	.....	21	40
Bold Point	62	R	2	9	.....	11	13
Heriot Bay	63	R	20	11	.....	31	50
Quathiaski Cove	64	R	59	58	3	120	143
Read Island	65	R	2	14	.....	16	29
Blubber Bay	66	R	8	52	.....	60	79
Vanada	67	R	16	76	.....	92	135
False Bay	68	R	0	37	.....	37	48
Tucker Bay	69	R	4	30	.....	34	45
Hornby Island	70	R	11	37	.....	48	57
Denman Island	71	R	24	96	.....	120	138
Savary Island	72	R	1	6	.....	7	15
Trout Lake	73	R	15	100	1	116	147
Seaford	74	R	6	19	.....	25	37
Menzies Bay	75	R	40	26	.....	66	71
Totals—Totaux	82	.....	2,247	4,794	66	7,107	9,216

Majority for / Majorité pour } **Alan Webster Neill, 2,547.**

FRASER VALLEY. Population—1921, 28,811.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry James Barber.	Elgin Albert Munro.			
Abbotsford	1	R	128	70	.....	198	652
"	1A	R	135	61	.....	196	
"	1B	R	139	51	1	191	
Atchelitz	2	R	107	112	.....	219	266
Aberdeen	3	R	24	31	.....	55	69
Albion	4	R	56	41	1	98	116
Agassiz	5	R	67	81	.....	148	402
"	5A	R	97	74	3	174	
Burquitlam	6	R	87	47	.....	134	189
Bradner	7	R	66	58	.....	124	167
Chilliwack	8	R	94	44	1	139	1,514
"	8A	R	146	91	.....	237	
"	8B	R	140	112	5	257	
"	8C	R	129	121	1	251	
"	8D	R	122	82	.....	204	
"	8E	R	96	54	.....	150	
Clayburn	9	R	84	52	2	138	158
Columbia Valley	10	R	32	25	.....	57	67
Cheam	11	R	90	109	1	200	227
Dewdney	12	R	62	67	.....	129	153
DeRoche	13	R	59	45	.....	104	107
Durieu	14	R	21	65	.....	86	116
East Chilliwack	15	R	137	85	.....	222	239
Fairfield Island	16	R	76	37	.....	113	142
Flood	17	R	13	9	.....	22	27
Huntingdon	18	R	63	25	2	90	107
Hatzic	19	R	122	39	.....	161	220
Harrison Mills	20	R	11	65	.....	76	81
Harrison Hot Springs	21	R	16	41	.....	57	86
Hope	22	R	61	42	.....	103	302
"	22A	R	61	24	.....	85	
Ioco	23	R	100	97	.....	197	252
Lear	24	R	11	19	.....	30	36
Lake Buntzen	25	R	26	7	1	34	42
Marsh Landing	26	R	8	15	.....	23	35
Matsqui	27	R	79	161	.....	240	284
Mt. Lehman "North" (Nord)	28	R	80	49	1	130	170
" "South" (Sud)	29	R	11	14	.....	25	31
Maillardville	30	R	44	146	6	196	477
"	30A	R	37	148	8	193	
Maple Ridge	31	R	139	44	.....	183	227
Mission City	32	R	123	86	1	210	844
"	32A	R	126	86	.....	212	
"	32B	R	129	79	.....	208	
Nicomen School	33	R	34	38	.....	72	87
Parsons Hill	34	R	29	11	.....	40	45
Peardonville	35	R	10	35	1	46	55
Silver Valley	36	R	13	8	.....	21	32
Pitt Meadows	37	R	84	87	1	172	219
Port Coquitlam	38	R	68	89	.....	157	767
"	38A	R	72	79	1	152	
"	38B	R	101	69	1	171	
Port Haney	39	R	118	39	.....	157	652
"	39A	R	130	50	.....	180	
"	39B	R	78	59	1	138	
Port Moody	40	R	124	74	4	202	522
"	40A	R	91	70	1	162	
Port Hammond	41	R	69	51	.....	120	322
"	41A	R	107	43	.....	150	
Popkum	42	R	17	20	.....	37	42
Rosedale	43	R	99	72	.....	171	401
"	43A	R	81	101	1	183	
Ruskin	44	R	34	28	.....	62	91
Ruby Creek	45	R	4	11	.....	15	17

FRASER VALLEY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry James Barber.	Elgin Albert Munro.			
Sardis	46	R	113	66	.....	179	609
"	46A	R	107	50	.....	157	
"	46B	R	98	48	3	149	
Sumas Mountain	47	R	37	48	.....	85	131
Silverdale	48	R	35	41	.....	76	92
Sunnyside	49	R	23	22	1	46	52
Steelhead	50	R	18	37	.....	55	93
Stave Falls	51	R	114	27	2	143	172
St. Elmo	52	R	37	21	.....	58	67
Upper Sumas	53	R	38	37	2	77	101
Alvin	54	R	11	9	.....	20	26
Webster's Corners	55	R	61	40	1	102	126
Whonnock	56	R	88	42	1	131	161
Cheam View	57	R	5	15	1	21	30
Yale	58	R	24	29	.....	53	76
Yennadon	59	R	35	22	.....	57	93
Yarrow	60	R	33	31	.....	64	77
Essondale	61	R	57	55	2	114	153
Totals—Totaux	82	.....	5,751	4,485	58	10,294	13,116

Majority for / Majorité pour } Harry James Barber, 1,266.

KOOTENAY EAST (EST). Population—1921, 19,137.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. James Horace King	John Wesley Rutledge.			
Field	1	R	102	59	.....	161	242
Leanchoil	2	R	8	4	.....	12	13
Golden	3	R	148	87	3	238	265
"	3A	R	125	63	1	189	229
Moberly	4	R	21	2	1	24	23
Ford	5	R	12	9	.....	21	30
Donald	6	R	32	12	.....	44	47
Beavermouth	7	R	6	6	.....	12	12
Six-Mile Creek	8	R	9	0	.....	9	14
Parson	9	R	20	15	.....	35	41
McMurdo	10	R	30	14	.....	44	48
Galena	11	R	14	20	.....	34	50
Brisco	12	R	21	26	.....	47	54
Castledale	13	R	16	24	.....	40	46
Edgewater	14	R	3	5	.....	8	9
Radium Hot Springs	15	R	25	2	.....	27	30
Athalmer	16	R	38	25	.....	63	67
Wilmer	17	R	58	42	1	101	117
Invermere	18	R	83	60	.....	143	168
Windermere	19	R	21	38	.....	59	62
Fairmount Springs	20	R	3	6	.....	9	9
Canal Flats	21	R	5	11	.....	16	21
Wasa	22	R	16	18	.....	34	44
Fort Steele	23	R	58	76	.....	134	155
Mayook	24	R	14	6	1	21	27
Wardner	25	R	60	56	2	118	142
Waldo	26	R	44	57	.....	101	114
Newgate	27	R	12	9	.....	21	23
Lumberton	28	R	62	66	1	129	131
Camp 2, B.C. Spruce	29	R	50	18	1	69	79
Moyie	30	R	50	55	.....	105	114
Yahk	31	R	93	83	.....	176	221
Kingsgate	32	R	17	18	.....	35	41
Meadow Lake	33	R	15	27	.....	42	62
Cranbrook A-C	34	U	116	155	1	272	348
" D-G	34	U	106	99	2	207	274
" H-L	34	U	146	144	3	293	357
" Mac.-M-Mc.	34	U	101	102	2	205	262
" N-R	34	U	101	117	4	222	271
" S-T	34	U	90	72	1	163	214
" U-Z	34	U	52	69	2	123	157
Cranbrook Advance (Provisoire)	34	U	17	30	.....	47	
Wycliffe	35	R	70	54	.....	124	145
Marysville	36	R	34	26	.....	60	63
Kimberley A-G	37	U	162	94	.....	256	348
" H-M	37	U	171	82	.....	253	342
" N-Z	37	U	155	74	.....	229	303
Concentrator	38	U	90	49	.....	139	193
Sullivan Mine	39	U	67	22	.....	89	118
Ta Ta Creek	40	R	19	28	.....	47	67
Skookumchuck	41	R	33	6	.....	39	47
Flagstone	42	R	11	14	.....	25	42
Fernie	43	U	164	110	5	279	344
"	43	U	150	107	10	267	318
"	43	U	113	64	.....	177	229
"	43	U	161	102	8	271	332
"	43	U	162	89	1	252	315
Fernie West (Ouest)	44	R	143	90	.....	233	286
Baynes Lake	45	R	17	20	.....	37	43
Jaffray	46	R	32	18	.....	50	62
Bull River	47	R	93	51	.....	144	163
Harmers	48	R	24	20	.....	44	50
Hosmer	50	R	17	6	.....	23	28
Elko	51	R	48	34	.....	82	123
McGuire's School	52	R	13	23	.....	36	62

KOOTENAY, EAST (EST).—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Hon. James Horace King.	John Wesley Rutledge.			
New Michel	53	R	104	120	.....	224	255
Michel.....A-K	54	R	87	92	.....	179	203
" .....L-Z	54A	R	72	107	.....	179	207
Crows Nest	55	R	18	16	.....	34	38
Coal Creek	56	R	80	123	16	219	262
Corbin	57	R	90	39	.....	129	165
Galloway	58	R	8	8	.....	16	27
White Sulphur	59	R	18	0	.....	18	18
Totals—Totaux	73	.....	4,446	3,495	66	8,007	9,831

Majority for / Majorité pour } Honourable James Horace King, 951.

KOOTENAY WEST (OUEST). Population—1921, 30,502.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Kemble Esling.	Levi William Humphrey.			
Revelstoke	1	U	76	83	.....	159	211
"	2	U	80	112	3	195	260
"	3	U	96	103	.....	199	278
"	4	U	91	133	.....	224	304
"	5	U	88	132	2	222	297
"	6	U	94	87	2	183	241
"	7	U	44	36	.....	80	107
Nelson	8	U	73	59	.....	132	180
"	8A	U	77	51	.....	128	180
"	9	U	95	63	1	159	223
"	10	U	31	52	.....	83	123
"	11	U	53	71	1	125	154
"	12	U	141	100	3	244	331
"	12A	U	119	116	.....	235	312
"	13	U	68	91	2	161	221
"	14	U	83	114	.....	197	164
"	15	U	105	102	.....	207	159
"	15A	U	115	96	2	213	286
"	16	U	98	95	.....	193	253
Tadanac	17	U	63	24	.....	87	150
Trail	18	U	85	60	2	147	217
"	18A	U	57	54	.....	111	155
"	19	U	71	55	1	127	167
"	19A	U	54	36	.....	90	133
"	20	U	99	72	.....	171	247
"	21	U	41	40	1	82	105
"	21A	U	93	69	.....	162	214
"	22	U	102	92	2	196	267
"	23	U	91	51	.....	142	220
"	24	U	106	78	.....	184	267
Revelstoke City (cité) Advance —Provisoire	25	U	24	76	.....	100	
Nelson City (Cité) Advance—Provisoire	26	U	9	24	.....	33	
Boswell	27	R	32	19	.....	51	53
Sirdar	28	R	27	22	.....	49	59
Creston	29	R	116	74	3	193	234
"	30	R	153	61	1	215	247
Camp Lister	31	R	45	17	2	64	80
Reclamation Farm	32	R	3	2	.....	5	12
Erickson	33	R	36	43	.....	79	112
Wyndell	34	R	58	44	3	105	113
Canyon City (Cité)	35	R	55	29	.....	84	104
Kitchener	36	R	76	24	1	101	107
Gray Creek	37	R	17	4	.....	21	29
Queen's Bay	38	R	23	8	.....	31	42
Balfour	39	R	29	17	.....	46	62
Proctor	40	R	69	28	.....	97	124
Harrop	41	R	49	26	.....	75	118
Kokanee	42	R	17	5	.....	22	92
Willow Point	43	R	87	21	.....	108	126
Shirley	44	R	20	35	.....	55	73
Granite Mill	45	R	26	58	2	86	94
Slocan South (sud)	46	R	71	59	.....	130	147
Slocan Park	47	R	14	12	.....	26	39
Crescent Valley	48	R	11	15	.....	26	27
Thrums	49	R	25	0	.....	25	35
Syringa Creek	50	R	11	0	.....	11	20
Robson	51	R	31	20	.....	51	60
Salmo	52	R	77	49	1	127	140
Benton Spur	53	R	11	14	.....	25	43
Erie	54	R	18	8	.....	26	41
Fruitvale	55	R	74	25	.....	99	122
Columbia Gardens	56	R	11	7	.....	18	22
Waneta	57	R	18	3	.....	21	27

KOOTENAY WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Kemble Esling.	Levi William Humphrey.			
Pend d'Oreille	58	R	11	2	.....	13	16
Ymir	59	R	12	39	.....	51	58
Reno	60	R	Cancelled—	(Cancellé)			
Crawford Bay	61	R	42	26	1	69	88
Kootenay Bay	62	R	17	4	.....	21	22
Ainsworth	63	R	14	51	.....	65	71
Mirror Lake	64	R	5	8	.....	13	17
Riondel	65	R	23	23	.....	46	55
Johnson's Landing	66	R	3	11	.....	14	16
Kaslo	67	R	87	97	.....	184	237
"	68	R	72	81	1	154	213
Lardo	69	R	7	12	.....	19	23
Howser	70	R	10	13	.....	23	29
Poplar	71	R	0	11	.....	11	17
Gerrard	72	R	7	4	.....	11	13
Trout Lake	73	R	7	11	.....	18	27
Ferguson	74	R	5	8	.....	13	18
Argenta	75	R	6	7	.....	13	20
Whitewater	76	R	8	8	.....	16	20
Sandon	77	R	110	60	.....	170	203
Three Forks	78	R	11	11	.....	22	22
Rosebery	79	R	14	13	.....	27	27
Silverton	80	R	61	53	4	118	146
New Denver	81	R	91	71	.....	162	195
Slocan City (Cité)	82	R	97	56	1	154	175
Winlaw	83	R	19	35	.....	54	81
Passmore	84	R	30	15	1	46	57
Perrys	85	R	29	13	.....	42	49
Appledale	86	R	22	19	1	42	74
Brouse	87	R	11	6	.....	17	22
Nakusp	88	R	69	87	1	157	433
"	119	R	85	88	2	175	
Burton	89	R	50	43	.....	93	116
Arrow Park	90	R	21	17	.....	38	56
" East (Est)	91	R	20	8	.....	28	37
Needles	92	R	30	9	.....	39	48
Fauquier	93	R	14	13	.....	27	33
Graham Landing	94	R	4	16	.....	20	22
Renata	95	R	28	25	.....	53	88
Deer Park	96	R	14	9	.....	23	88
Edgewood	97	R	68	34	2	104	120
Demars West (Ouest)	98	R	2	14	.....	16	32
Albert Canyon	99	R	13	18	.....	31	32
Arrowhead	100	R	40	41	.....	81	97
Beaton	101	R	20	20	.....	40	45
Big Eddy	102	R	16	11	1	28	31
Camborne	103	R	5	8	.....	13	14
Galena Bay	104	R	9	8	.....	17	19
Glacier	105	R	17	28	.....	45	57
Halls Landing	106	R	15	20	.....	35	37
Seven Mile Camp	107	R	7	49	1	57	63
Sproat	108	R	11	11	.....	22	26
Wigwam	109	R	14	3	.....	17	26
Sheep Creek	110	R	5	1	.....	6	12
Birchbank	111	R	6	9	.....	15	15
Castlegar	112	R	36	31	.....	67	88
Rossland	113	R	144	82	.....	226	825
"	114	R	170	68	2	240	
"	115	R	124	64	.....	188	
Totals—Totaux	122	.....	5,720	4,779	53	10,552	13,501

Majority for / Majorité pour } **William Kemble Esling, 941.**

NANAIMO Population—1921, 48,010

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Banks Booth	Charles Herbert Dickie	William Turner Grieves			
Chemainus	1	R	75	86	7	.....	168	202
"	1	R	59	97	6	.....	162	194
Clo-oose	2	R	9	10	1	.....	20	24
Cobble Hill	3	R	70	164	10	.....	244	328
Cowichan Lake	4	R	69	87	28	2	186	265
" Station	5	R	37	192	2	1	232	281
Crofton	6	R	23	53	.....	.....	76	100
Duncan	7	R	55	123	6	.....	184	249
"	7	R	47	184	2	1	234	309
"	7	R	65	166	2	.....	233	269
"	7	R	36	194	7	1	238	279
"	7	R	38	180	2	9	229	290
"	7	R	47	146	6	1	200	246
Shawinigan Lake	8	R	43	135	2	1	181	251
Somenos	9	R	15	128	0	1	144	187
Westholme	10	R	13	97	3	.....	113	132
Esquimalt	11	U	44	131	7	.....	182	266
"	11	U	49	106	12	.....	167	234
"	11	U	31	70	3	.....	104	147
"	11	U	51	112	5	.....	168	244
"	11	U	58	126	6	2	192	260
"	11	U	66	94	10	8	178	257
"	11	U	64	150	9	4	227	284
"	11	U	49	96	8	.....	153	199
Colwood	12	R	39	131	3	.....	173	212
East Sooke	13	R	14	9	5	.....	28	33
Jordon River	14	R	17	28	12	.....	57	67
Longford	15	R	61	103	2	.....	166	205
Luxton	16	R	26	33	0	.....	59	86
Metchosin	17	R	71	140	3	.....	214	271
Otter Point	18	R	22	22	4	.....	48	69
Port Renfrew	19	R	17	33	1	.....	51	55
Genoa Bay	20	R	7	27	1	.....	35	35
West Sooke	21	R	79	122	4	.....	205	252
Nanaimo City	22–23	U	93	73	35	.....	201	275
"	22–23	U	117	63	34	.....	214	278
"	22–23	U	92	35	22	.....	149	196
"	22–23	U	91	65	49	.....	205	276
"	22–23	U	102	38	28	.....	168	219
"	22–23	U	118	76	42	.....	236	314
"	22–23	U	115	56	34	.....	205	263
"	22–23	U	80	47	30	.....	157	231
"	22–23	U	103	49	46	.....	198	264
"	22–23	U	112	59	22	.....	193	263
"	22–23	U	115	73	31	1	220	271
"	22–23	U	73	57	29	.....	159	216
"	22–23	U	97	72	42	.....	211	287
"	22–23	U	42	36	35	.....	113	161
Five Acres	24A	R	105	65	105	.....	250	330
"	24B	R	107	49	91	.....	247	328
Brechin	24C	R	105	42	36	.....	183	271
Chase River	24D	R	52	41	99	4	196	254
Cassidy	25	R	66	81	64	.....	211	282
Extension	26	R	54	46	66	1	167	230
Ladysmith	27	R	62	82	69	.....	213	296
"	27	R	56	56	72	.....	184	262
"	27	R	63	49	70	.....	184	264
"	27	R	43	92	61	.....	196	271
"	27	R	36	50	36	1	123	192
Northfield	28	R	80	66	75	1	224	319
South Cedar	29	R	33	102	19	1	155	210
South Wellington	30	R	35	39	145	3	222	335
Saanich, Ward (Quartier) 1	31	R	74	127	7	2	210	315
" " 1	31	R	61	124	17	.....	202	281
" " 2	32	R	60	93	19	.....	172	242

NANAIMO—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Banks Booth	Charles Herbert Dickie	William Turner Grieves			
Saanich, Ward (Quart.) 2–*Con.*	32	R	96	106	8	.....	210	264
" " 2...	32	R	55	96	12	.....	163	194
" " 2...	32	R	58	114	4	.....	176	218
" " 3...	33	R	51	108	1	.....	160	200
" " 3...	33	R	58	125	6	.....	189	254
" " 4...	34	R	87	105	10	.....	202	286
" " 4...	34	R	86	102	0	.....	188	266
" " 4...	34	R	75	93	7	.....	175	262
" " 5...	35	R	59	99	6	.....	164	208
" " 5...	35	R	28	88	2	1	119	203
" " 6...	36	R	35	116	5	.....	156	205
" " 6...	36	R	46	94	6	.....	146	202
" " 6...	36	R	52	91	3	.....	146	198
" " 7...	37	R	68	116	17	.....	201	237
" " 7...	37	R	56	81	9	.....	146	232
" " 7...	37	R	63	66	11	.....	140	255
" " 7...	37	R	120	135	10	1	267	300
Oak Bay, Ward (Quartier) 8..	38	U	56	168	2	3	229	293
" " 8..	38	U	65	167	5	5	242	299
" " 8..	38	U	56	161	2	.....	219	281
" " 8..	38	U	50	169	2	.....	221	288
" " 9..	39	U	56	103	10	.....	169	256
" " 9..	39	U	48	155	4	.....	207	278
" " 9..	39	U	66	94	7	.....	167	239
Oak Bay.....	39	U	58	108	9	1	176	246
Deep Cove.....	40	R	43	90	0	.....	133	153
Galiano Island.....	41	R	8	40	0	0	48	76
Ganges.....	42	R	99	149	1	.....	249	276
James Island.....	43	R	31	71	16	.....	118	161
Mayne Island.....	44	R	18	45	1	.....	64	83
North Gabriola.....	45	R	18	33	1	.....	52	71
North Pender.....	46	R	37	75	0	.....	112	144
North Salt Spring.....	47	R	38	65	0	2	105	123
North Galiano.....	48	R	3	16	1	.....	20	37
Saturna Island.....	49	R	7	15	4	.....	26	42
Sidney.....	50	R	98	174	5	3	280	318
"	50	R	144	148	1	.....	293	333
South Salt Spring.....	51	R	33	87	9	.....	129	169
South Gabriola Island.....	52	R	42	30	0	1	73	79
South Pender Island.....	53	R	0	20	0	0	20	22
Thetis Island.....	54	R	5	17	0	0	22	29
Bamberton.....	55	R	17	59	6	.....	83	100
Cottonwood Creek.....	56	R	20	12	1	.....	33	55
Totals—Totaux.....	108	.....	6,117	9,584	1,888	62	17,651	23,413

Majority for / Majorité pour **Charles Herbert Dickie** over (sur) **William Turner Grieves, 7,696.** / **Thomas Banks Booth, 3,467.**

NEW WESTMINSTER. Population—1921, 45,982.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Wellesley Gray	Rose Mary Louise Henderson	William Garland McQuarrie			
New Westminster, City (Cité) Advance—(Provisoire)	.....	U	15	0	1	.....	16	
New Westminster, City (Cité)	1	U	91	31	67	.....	189	
" " "	2	U	79	29	69	.....	177	
" " "	3	U	60	24	68	2	154	
" " "	4	U	72	30	59	.....	161	
" " "	5	U	68	26	71	2	167	
" " "	6	U	61	34	65	1	161	
" " "	7	U	74	31	70	.....	175	
" " "	8	U	69	34	85	1	189	
" " "	9	U	93	17	62	2	174	
" " "	10	U	67	37	61	2	167	
" " "	11	U	96	28	64	4	192	
" " "	12	U	66	37	50	2	155	6,276
" " "	13	U	50	27	95	.....	172	
" " "	14	U	64	21	70	.....	155	
" " "	15	U	91	38	60	1	190	
" " "	16	U	73	25	76	.....	174	
" " "	17	U	74	18	60	10	162	
" " "	18	U	86	35	73	.....	194	
" " "	19	U	93	39	69	.....	201	
" " "	20	U	92	32	64	.....	188	
" " "	21	U	76	45	50	2	173	
" " "	22	U	74	35	76	1	186	
" " "	23	U	66	29	63	1	159	
" " "	24	U	75	22	66	.....	163	
" " "	25	U	51	26	94	.....	171	
" " "	26	U	69	30	77	1	177	
" " "	27	U	63	17	81	4	165	
" " "	28	U	86	19	72	.....	177	
" " "	29	U	78	42	79	.....	199	
" " "	30	U	66	21	76	.....	163	
Lulu Island East (Est)	2	R	40	6	67	.....	113	171
Bridgeport & Sea Island	3	R	84	16	87	.....	187	
" "	4	R	87	17	77	3	184	898
" "	5	R	74	13	84	3	174	
" "	5A	R	75	8	78	.....	161	
Steveston	6	R	57	7	101	1	166	
"	7	R	57	10	68	.....	135	571
"	7A	R	90	10	62	5	167	
Vancouver Heights North of Hastings Street—(Nord de la rue Hastings)	8	R	48	38	47	.....	133	
" " "	9	R	40	48	49	.....	137	
" " "	9A	R	59	31	55	.....	145	1,049
" " "	9B	R	42	27	56	3	128	
" " "	9C	R	49	46	57	3	155	
Vancouver Heights, South of Hastings Street—(Sud de la rue Hastings)	10	R	44	47	26	.....	117	
" " "	11	R	45	53	29	.....	127	
" " "	11A	R	55	57	33	.....	145	1,009
" " "	11B	R	45	52	24	.....	121	
" " "	11C	R	57	68	24	.....	149	
Broadview	12	R	57	67	34	1	159	224
Central Park, North of Kingsway—(Nord de Kingsway)	13	R	38	35	94	.....	167	
" " "	14	R	56	50	98	.....	204	702
" " "	14A	R	63	32	90	1	186	
Central Park, South of Kingsway—(Sud de Kingsway)	15	R	71	50	75	.....	196	
" " "	16	R	64	31	63	.....	158	701
" " "	16A	R	67	39	77	.....	183	
River-way West (Ouest)	17	R	74	95	67	1	237	271

NEW WESTMINSTER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Wellesley Gray	Rose Mary Louise Henderson	William Garland McQuarrie			
River-way East (Est)	18	R	41	67	29	.....	137	382
" "	18A	R	29	33	34	1	97	
Jubilee	19	R	56	74	86	.....	216	686
"	20	R	71	65	77	1	214	
"	20A	R	61	55	56	1	173	
Royal Oak	21	R	73	55	59	.....	187	472
"	21A	R	55	71	67	2	195	
Burnaby Lake	22	R	55	12	53	2	122	615
"	23	R	47	25	65	1	138	
"	23A	R	67	29	59	2	157	
Edmonds	24	R	88	40	60	.....	188	1,100
"	25	R	69	47	78	.....	194	
"	26	R	41	30	56	1	128	
"	26A	R	42	40	54	.....	136	
"	26B	R	45	39	54	.....	138	
East Burnaby (Est)	27	R	53	49	72	3	177	660
" "	28	R	68	44	64	1	177	
" "	28A	R	49	38	80	.....	167	
Buena Vista	29	R	33	25	25	.....	83	118
Burquitlam	30	R	37	11	39	.....	87	120
Lozell	31	R	23	9	19	.....	51	71
Barnet	32	R	18	23	30	.....	71	142
Capitol Hill	33	R	77	35	70	1	183	505
"	34	R	58	64	68	1	191	
West Langley (Ouest)	35	R	35	11	99	.....	145	156
Fort Langley	36	R	91	5	94	2	192	226
Milner	37	R	45	19	68	.....	132	334
"	37A	R	36	12	68	.....	116	
Sperling	38	R	27	8	79	.....	114	193
Glen Valley	39	R	35	5	25	.....	65	98
Beaver Mills	40	R	25	8	33	.....	66	86
Aldergrove	41	R	45	4	41	.....	90	108
Otter	42	R	38	10	79	1	128	162
Murrayville	43	R	65	10	138	.....	213	279
Langley Prairie	44	R	56	6	76	.....	138	312
"	44A	R	38	8	74	.....	120	
Fern Ridge	45	R	41	7	20	.....	68	87
Lochiel	46	R	13	7	24	.....	44	58
Patricia	47	R	39	4	37	1	81	95
South Westminster	48	R	96	17	37	1	151	388
"	48A	R	69	10	26	.....	105	
Port Mann	49	R	38	53	13	.....	104	127
Tynehead	50	R	43	15	37	.....	95	132
Barnston Island	51	R	19	4	19	.....	42	48
Port Kells	52	R	39	16	75	1	131	170
Clayton	53	R	73	18	60	2	153	195
Cloverdale	54	R	61	12	73	.....	146	527
"	54A	R	57	9	95	1	162	
"	54B	R	31	8	72	....	111	
Sullivan	55	R	41	15	88	.....	144	188
Newton	56	R	66	62	62	2	192	225
Strawberry Hill	57	R	40	20	68	.....	128	187
Mud Bay	58	R	49	0	36	2	87	111
Kensington Prairie	59	R	56	4	56	1	117	148
Hazelmere	60	R	36	14	39	.....	89	100
Hall's Prairie	61	R	37	11	49	.....	97	145
Douglas	62	R	39	6	47	.....	92	126
White Rock	63	R	50	17	88	4	159	414
"	64	R	58	8	83	2	151	
Crescent	65	R	29	13	32	.....	74	102
Sunbury	66	R	57	3	26	.....	86	109
East Delta	67	R	43	3	80	2	128	156
Boundary Bay	68	R	24	0	52	.....	76	109
Westham Island	69	R	48	4	91	4	147	168

NEW WESTMINSTER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Arthur Wellesley Gray	Rose Mary Louise Henderson	William Garland McQuarrie			
Ladner	70	R	66	10	98	.....	174	607
"	71	R	54	9	97	.....	160	
"	71A	R	33	8	91	1	133	
Totals—Totaux	124	.....	7,013	3,305	7,714	101	18,133	23,419

Majority for / Majorité pour **William Garland McQuarrie** over (sur) **Rose Mary Louise Henderson, 4,409.** / **Arthur Wellesley Gray, 701.**

SKEENA. Population—1921, 28,934.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	George Gordon Bushby.	George Watson Nickerson.	Alfred Stork.			
	Numbers not given (Numéros pas donnés)		Ballot Box did not arrive in time. La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.					
Aiyansh		R						22
Alice Arm		R	47	5	41	3	96	117
Anyox		R	126	7	129	4	266	666
"		R	143	10	128	3	284	
" Mine		R	92	7	83	4	186	238
Arrandale		R	3	0	5	.....	8	24
Atlin		R	35	1	67	3	106	119
Bella Bella		R	10	1	12	.....	23	32
Bella Coola		R	72	7	22	7	102	137
Burns Lake		R	21	26	65	2	114	166
Butedale		R	30	2	15	.....	47	67
Cedarvale		R	5	11	10	1	27	33
Colleymount		R	19	2	12	.....	33	55
Copper City		R	18	2	11	.....	31	37
Discovery		R	7	3	18	.....	28	32
Dorreen		R	10	8	6	.....	24	27
Duthie Mines		R	3	2	15	.....	20	27
Endako		R	16	15	31	.....	62	83
Engineer Mine		R	23	1	23	.....	47	54
Evelyn		R	15	1	16	.....	32	41
Firvale		R	8	0	5	.....	13	21
Francois Lake North		R	15	5	20	.....	40	54
Glentanna		R	7	3	18	.....	28	24
Grassy Plains		R	8	3	17	.....	28	43
Hagensborg		R	41	4	32	1	78	108
Haysport		R	7	1	11	.....	19	32
Hazelton		R	103	6	75	2	186	242
Houston		R	16	13	16	.....	45	59
Inverness		R	17	3	2	.....	22	25
Kispiox		R	7	2	12	.....	21	30
Kit mat		R	2	1	7	.....	10	16
Kitsumkalum Lake		R	0	0	21	.....	21	25
Kitwanga		R	7	5	6	.....	18	29
Lawn Hill		R	6	2	6	1	15	26
Lockeport		R	1	1	8	.....	10	11
Logan Inlet		R	13	5	18	.....	36	51
Massett		R	21	2	13	.....	36	64
Moricetown		R	1	6	5	.....	12	15
Namu		R	3	0	4	1	8	15
New Hazelton		R	25	2	38	2	67	71
North Bulkley		R	3	1	5	.....	9	14
Ocean Falls		R	66	7	48	1	122	719
"		R	102	11	71	1	185	
"		R	95	11	84	1	191	
Oona		R	2	7	15	.....	24	24
Oatsa Lake		R	3	3	28		34	44
Osland		R	0	0	26	.....	26	39
Pacific		R	6	0	22	.....	28	28
Palling		R	10	7	12	.....	29	51
Port Clements		R	35	2	47	.....	84	91
Port Essington		R	31	1	26	1	59	89
Port Simpson		R	24	1	43	.....	68	77
Premier Mine		R	45	8	93	2	148	173
Queen Charlotte City		R	51	8	44	.....	103	144
Quick		R	17	17	31	.....	65	76
Refuge Bay		R	5	1	12	1	19	29
Remo		R	9	3	10	1	23	24
Rivers Inlet		R	8	4	9	.....	21	80
Rose Lake		R	5	1	17	1	24	33
Sandspit		R	10	5	6	.....	21	22
Sheraton		R	0	0	10	.....	10	13
Skidegate		R	5	8	13	.....	26	34
Smithers		R	87	14	116	6	223	570
"		R	72	19	146	5	242	

SKEENA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	George Gordon Bushby.	George Watson Nickerson.	Alfred Stork.			
Soderman's Camp	Numbers not given (Numéros pas donnés)	R	8	1	10	1	20	23
Southbank		R	8	7	32	.....	47	68
South Bulkley		R	10	5	20	.....	35	44
Stewart		R	161	50	155	3	369	446
Surf Inlet Beach		R	5	1	5	.....	11	19
Surf Inlet Mine		R	24	3	24	1	52	57
Telegraph Creek		R	Ballot Box did not arrive in time. La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.					
Telkwa		R	60	12	50	2	124	145
Terrace		R	125	25	135	4	289	339
Topley		R	9	3	11	.....	23	30
Tow Hill		R	2	0	21	1	24	32
Usk		R	43	3	38	1	85	94
Wisteria		R	31	0	14	1	46	56
Woodcock		R	0	7	13	.....	20	26
Prince Rupert, Advance—(Provisoire)		U	10	7	13	.....	30	
"	1 A-B	U	78	30	136	5	249	331
"	1 C-D	U	95	35	126	1	257	339
"	1 E-G	U	65	25	121	.....	211	272
"	1 H-J	U	74	36	113	3	226	284
"	1 K-L	U	59	28	85	3	175	235
"	2 M	U	62	32	109	1	204	284
"	2 Mc-O	U	57	46	104	.....	207	269
"	2 P-R	U	90	30	94	1	215	267
"	2 S-T	U	97	45	136	2	280	347
"	2 U-Z	U	73	20	91	1	185	239
Totals—Totaux	89	U	2,940	765	3,633	79	7,417	9,514

Majority for / Majorité pour **Alfred Stork** over (sur) **George Gordon Bushby, 693. / G. W. Nickerson, 2,868.**

VANCOUVER-BURRARD. Population 1921, 56,338.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Arthur Clark.	Robert Purves McLennan.	John Sidaway.			
VANCOUVER CITY (CITÉ) DIVISION 5								
Abbott—Blair	13	U	59	70	42	1	172	215
Blakey—Cunes	.....	U	65	65	29	2	161	213
Cochrane—Douglass	.....	U	71	73	29	2	175	223
Dowling—Glazier	.....	U	59	66	33	1	159	222
Galdsby—Henderson	.....	U	63	68	30	3	164	208
Hermansen—Kennedy	.....	U	66	73	33	2	174	219
Kerr—McHugh	.....	U	58	79	33	.....	170	221
McIchenny—Miller	.....	U	45	62	30	3	140	204
Mills—Partridge	.....	U	58	65	39	2	164	213
Paton—Ross	.....	U	53	84	27	1	165	208
Rothwell—Stephens	.....	U	65	68	44	.....	177	223
Stephenson—Wallis	.....	U	51	67	34	5	157	191
Wallmark—Zerlions	.....	U	50	36	28	1	115	150
DIVISION 6								
Adam—Eve	4	U	68	87	30	.....	185	229
Farlow—Lee	.....	U	74	77	32	5	188	233
Leeck—Reeves	.....	U	72	85	43	2	202	238
Rice—Young	.....	U	71	75	43	1	190	222
DIVISION 7								
Aconit—Bushby	9	U	64	75	19	.....	158	225
Butcher—Dinsmore	.....	U	61	55	29	1	146	217
Doan—Harrington	.....	U	72	70	17	1	160	225
Harris—La Bassière	.....	U	71	86	26	.....	183	230
Lacelle—McNamara	.....	U	55	83	31	2	171	230
McNeil—Nunley	.....	U	75	84	27	.....	186	236
O'Brien—Rosse	.....	U	82	68	18	1	169	230
Roth—Taylor	.....	U	66	88	27	1	182	219
Teasdale—Zoellner	.....	U	65	62	24	.....	151	206
DIVISION 8								
Aalten—Binks	25	U	69	57	21	1	148	204
Barber—Bowser	.....	U	73	57	23	.....	153	223
Boyce—Calman	.....	U	77	67	15	1	160	218
Cambourne—Cucas	.....	U	73	55	24	2	154	220
Cochrane—Cuthill	.....	U	58	75	17	.....	150	213
Dadson—Dyer	.....	U	66	64	27	.....	157	211
Eacott—Forsyth	.....	U	83	47	28	1	159	208
Fosalon—Grant	.....	U	40	85	27	.....	152	212
Gray—Heaton	.....	U	84	46	26	.....	156	212
Heckbert—Hutchison	.....	U	69	53	20	1	143	207
Hutson—Kennedy	.....	U	55	78	33	.....	166	219
Kennon—Legge	.....	U	59	60	32	3	154	203
Leman—Macdonald	.....	U	61	61	25	1	148	220
McDonald—McLindon	.....	U	47	86	23	1	157	217
McMahon—Mattick	.....	U	64	78	28	.....	170	219
Mavor—Mower	.....	U	79	62	22	.....	163	219
Moxham—Ozburn	.....	U	63	80	27	2	172	210
Page—Proctor	.....	U	73	64	28	.....	165	215
Proud—Rostell	.....	U	87	52	29	1	169	231
Roth—Singer	.....	U	63	83	21	.....	167	214
Skalling—Storey	.....	U	74	79	20	.....	173	219
St. Quinton—Timms	.....	U	75	65	20	1	161	216
Tindale—Warwick	.....	U	66	70	20	2	158	218
Washburn—Wiltshire	.....	U	49	42	26	4	121	165
Wilson—Yule	.....	U	60	40	24	.....	124	160

VANCOUVER-BURRARD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Arthur Clark.	Robert Purves McLennan.	John Sidaway.			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.* DIVISION 9								
Abbott—Beckett	18	U	71	64	28	2	165	213
Bedding—Burton	.....	U	73	67	18	.....	158	222
Bushfield—Caldwell	.....	U	64	69	11	5	149	206
Condill—Dery	.....	U	63	69	18	2	152	205
Devereaux—Ewart	.....	U	57	71	20	.....	148	204
Fair—Gibson	.....	U	69	73	17	3	162	212
Gilbert—Hanson	.....	U	65	59	16	.....	140	185
Hardie—Hughes	.....	U	73	73	13	.....	159	219
Hulme—Larsen	.....	U	72	82	18	.....	172	218
Latimer—McCurdy	.....	U	70	56	11	3	140	186
McDaid—McLurg	.....	U	59	87	21	.....	167	214
McMartin—Montgomery	.....	U	65	71	9	2	147	220
Moodie—Owens	.....	U	76	64	16	3	159	214
Page—Ramshaw	.....	U	90	48	11	.....	149	208
Randell—Sewell	.....	U	81	49	27	.....	157	215
Shack—Suttie	.....	U	85	43	20	3	151	206
Swan—Watts	.....	U	76	63	28	4	171	229
Webb—Zanon	.....	U	102	62	19	2	185	235
DIVISION 10								
Abel—Belyea	17	U	106	61	1	2	170	232
Beniston—Brooks	.....	U	75	48	10	.....	133	194
Brown—Charlton	.....	U	84	65	8	3	160	213
Chester—Darling	.....	U	97	63	3	2	165	224
Davey—Evemy	.....	U	82	75	6	1	164	221
Fader—Glover	.....	U	89	66	3	.....	158	220
Godard—Hastings	.....	U	65	75	2	.....	142	201
Hatfield—Johnston	.....	U	104	73	8	2	187	253
Jones—Lythgoe	.....	U	103	64	3	.....	170	228
MacAdam—McLennan	.....	U	80	105	7	1	193	270
McLeod—Maynard	.....	U	75	37	2	2	116	159
Meek—Newman	.....	U	81	51	7	1	140	197
Nicoll—Ramsay	.....	U	68	75	9	.....	152	207
Rand—Seconds	.....	U	97	54	6	.....	157	221
Seggie—Stow	.....	U	76	70	4	.....	150	217
Stuart—Wainewright	.....	U	81	63	8	.....	152	209
Wales—Ziegler	.....	U	85	61	9	.....	155	228
DIVISION 11								
Abercrombie—Ballin	30	U	100	55	11	.....	166	220
Banbury—Bickford	.....	U	82	67	9	.....	158	208
Biggar—Boyle	.....	U	63	52	5	.....	120	170
Bradbury—Brynell	.....	U	83	66	10	.....	159	214
Cadwell—Charlton	.....	U	78	69	10	2	159	206
Chubb—Cowan	.....	U	80	70	8	1	159	208
Cox—Deane	.....	U	84	72	7	.....	163	214
D'Broski—Durnford	.....	U	80	66	18	2	166	213
Dwyer—Fewster	.....	U	82	51	15	2	150	205
Field—Gerrard	.....	U	101	62	9	1	173	218
Grannone—Gwyther	.....	U	82	65	13	.....	160	222
Haase—Hewson	.....	U	76	72	6	1	155	208
Hiam—Hyslop	.....	U	91	79	9	2	181	227
Inch—Julian	.....	U	62	72	18	.....	152	201
Kadey—Lazier	.....	U	65	86	14	.....	165	215
Lea—McBride	.....	U	82	67	7	1	157	203
McCague—MacIver	.....	U	70	87	9	.....	166	202
McKague—MacPherson	.....	U	71	85	6	2	164	216
MacQuarrie—Mertens	.....	U	91	56	11	.....	158	224
Mesher—Mowart	.....	U	91	56	4	1	152	216
Moxey—Owen	.....	U	82	81	17	.....	180	247

VANCOUVER-BURRARD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Arthur Clark.	Robert Purves McLennan.	John Sidaway.			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.* DIVISION 11—*Con.*								
Paeper—Phillips	30	U	66	53	14	2	135	190
Picken—Reambeault	.....	U	68	58	12	.....	138	201
Reed—Rundle	.....	U	75	59	8	2	144	204
Rush—Simpson	.....	U	78	68	3	2	151	205
Sinclair—Stephenson	.....	U	87	52	9	9	157	212
Sterling—Taunton	.....	U	98	49	17	.....	164	203
Taylor—Tysoe	.....	U	72	52	15	2	141	211
Ulrich—Whyte	.....	U	104	57	12	.....	173	235
Wickendern—Zimmerman	.....	U	69	63	17	.....	149	206
DIVISION 12								.....
Abramson—Blygh	16	U	96	70	2	.....	168	225
Boardman—Candlish	.....	U	88	71	2	.....	161	206
Carl—Cunliffe	.....	U	96	77	6	1	180	218
Dalby—Fatkin	.....	U	100	65	5	.....	170	212
Fawcett—Gourley	.....	U	81	80	4	1	166	224
Gow—Hewett	.....	U	99	53	6	.....	158	202
Hickman—Joslin	.....	U	104	45	6	2	157	208
Kanie—Lyons	.....	U	96	62	6	.....	164	215
MacAdams—McLinden	.....	U	71	97	4	.....	172	213
McMahon—Mitchell	.....	U	84	72	1	.....	157	210
Moffatt—Pankhurst	.....	U	64	77	9	2	152	218
Parbutt—Ritchie	.....	U	82	72	10	.....	164	212
Roberts—Smirl	.....	U	80	81	4	.....	165	206
Smith—Sweet	.....	U	71	64	2	.....	137	199
Tabrum—Walsh	.....	U	69	56	9	.....	134	185
Ward—Young	.....	U	94	49	4	1	148	185
Vancouver, Advance—(Provisoire)	.....	U	24	49	7	.....	80	.....
Totals—Totaux	133	.....	9,897	8,840	2,230	140	21,107	28,090

Majority for / Majorité pour **John Arthur Clark** over (sur) **R. P. McLennan, 1,057. / John Sidaway, 7,667.**

VANCOUVER CENTRE. Population—1921, 60,879.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Wallis Walter Lefeaux	Gerald Grattan McGeer	Hon. Henry Herbert Stevens			
Abbey to Amor	1	U	6	51	96	.....	153	200
Anderson—Bailey	2	U	9	44	120	1	174	227
Bain—Beckett	3	U	4	52	105	.....	161	219
Bedard—Black	4	U	7	41	106	.....	154	205
Blackburn—Bright	5	U	11	62	99	1	173	220
Bristow—Burwell	6	U	11	54	94	1	160	229
Busby—Cory	7	U	3	61	104	.....	168	211
Casey—Clayton	8	U	3	39	98	.....	140	195
Cleary—Cove	9	U	4	41	104	.....	149	216
Cowan—Cutt	10	U	6	52	79	.....	137	204
Darm—Dickson	11	U	6	63	97	.....	166	236
Diebolt—Dykes	12	U	8	50	120	1	179	223
Eadie—Faulkner	13	U	2	72	90	1	165	247
Fears—Fortune	14	U	1	64	95	1	161	229
Fosberg—Gethayo	15	U	7	49	92	.....	148	209
Gibb—Goyns	16	U	2	49	95	3	149	195
Graburn—Haines	17	U	6	49	99	3	157	220
Halbursen—Haswell	18	U	4	47	94	2	147	212
Hatch—Highmoor	19	U	2	58	103	.....	163	210
Hill—Hoyle	20	U	7	55	106	.....	168	228
Hubert—Jeffree	21	U	5	56	96	.....	157	207
Jenkins—Kelsbery	22	U	6	41	104	1	152	226
Kemp—Lamarque	23	U	5	66	91	.....	162	227
Lamb—Lette	24	U	4	43	100	4	151	220
Lenty—Lytle	25	U	13	51	93	.....	157	197
McAdam to McDougall	26	U	2	62	79	.....	143	206
McDowell—McKercher	27	U	4	65	107	.....	176	229
McKerrell—McNutt	28	U	3	66	81	.....	150	212
McPhail—Marsh	29	U	4	59	94	1	158	208
Marshall—Miles	30	U	8	54	103	.....	165	203
Millar—Morton	31	U	4	52	122	3	181	224
Moscroys—Nixon	32	U	9	69	82	.....	160	226
Nicol—Parkinson	33	U	6	69	95	1	171	228
Park—Pinner	34	U	8	78	81	1	168	228
Pipes—Ramsay	35	U	6	41	114	.....	161	222
Rand—Rist	36	U	5	57	89	1	152	205
Ritchie—Rose	37	U	6	46	93	1	146	194
Ross—Schurman	38	U	3	50	94	1	148	204
Scott—Silverton	39	U	6	68	80	.....	154	222
Simmonds—Salloway	40	U	6	40	94	2	142	223
Somers—St. John	41	U	7	58	93	1	159	226
Stobie—Taylor	42	U	4	59	86	3	152	214
Tebbutt—Tunstall	43	U	5	49	89	1	144	221
Tupper—Wardrop	44	U	7	67	89	.....	163	223
Ware—Whitaker	45	U	5	58	83	5	151	208
White—Wilson	46	U	5	62	97	1	165	234
Winch—Zlotnick	47	U	3	47	115	2	167	213
Abbey—Arthur	1	U	16	63	69	2	150	221
Ascroft—Bawdon	2	U	12	59	56	4	131	216
Baxter—Blyth	3	U	10	59	60	2	131	212
Boak—Brownson	4	U	15	78	58	.....	151	241
Bruce—Cameron	5	U	20	72	52	1	145	220
Cann—Clopshaw	6	U	11	77	39	.....	127	197
Clark—Corrigan	7	U	12	77	63	.....	152	212
Cosco—Davey	8	U	19	15	65	1	136	217
Davidson—Dorward	9	U	20	60	59	.....	139	219
Dougherty—Ely	10	U	16	68	58	.....	142	217
Emack—Fleming	11	U	18	65	51	2	136	217
Fletcher—Gay	12	U	19	74	73	.....	166	228
Gear—Grant	13	U	17	75	52	2	146	221
Granville—Harpur	14	U	12	71	61	.....	144	221
Harrodine—Hignes	15	U	15	59	60	1	135	200
Hill—Humphries	16	U	26	57	68	1	152	220
Hungerford—Jolliffe	17	U	11	45	77	2	135	212
Jones—Knight	18	U	17	58	63	.....	138	218

VANCOUVER CENTRE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Wallis Walter Lefeaux	Gerald Grattan McGeer	Hon. Henry Herbert Stevens			
Knott—Lemon	19	U	21	67	71	.....	159	216
Lennarton—Lyons	20	U	16	65	67	2	150	214
McAdow—McEwan	21	U	17	85	51	2	155	216
McFarland—McLay	22	U	14	73	48	4	139	202
McLean—Maitland	23	U	15	78	53	.....	146	217
Malcolm—Mignault	24	U	16	53	59	1	129	208
Miles—Moxon	25	U	18	59	67	.....	144	211
Mingford—O'Fallen	26	U	15	81	61	1	158	227
Ogilvie—Perry	27	U	19	73	56	1	149	238
Peter—Pym	28	U	16	57	63	.....	136	215
Queenville—Robson	29	U	12	80	65	.....	157	239
Roche—Scott	30	U	23	46	66	1	136	213
Scoullon—Smallwood	31	U	17	58	54	1	130	197
Smiley—Stewart	32	U	10	68	75	.....	153	238
Stickel—Thomson	33	U	25	84	74	.....	183	262
Thorburn—Wall	34	U	18	84	62	2	166	241
Wallace—Wilkinson	35	U	16	79	71	.....	166	253
Willan—Zwick	36	U	18	88	72	1	179	250
Abel—Bidder	1	U	29	69	43	3	144	220
Bigger—Cameron	2	U	23	82	30	5	140	207
Campbell—Culos	3	U	26	73	38	1	138	215
Cummings—Finn	4	U	21	72	43	4	140	221
Fisher—Grey	5	U	24	69	53	.....	146	211
Griffeths—Ireton	6	U	20	69	49	.....	138	218
Isomura—Kuroda	7	U	17	77	38	1	133	218
Labbe—McDonald	8	U	18	62	51	1	132	229
McDonell—Mackie	9	U	41	67	37	1	146	207
Magee—Morrison	10	U	20	52	45	.....	117	207
Morton—Pitre	11	U	23	86	40	3	152	216
Plante—Rule	12	U	21	82	41	.....	144	204
Rumble—Stedman	13	U	20	62	50	7	139	203
Steele—Walker	14	U	40	68	38	1	147	231
Wall—Zuliani	15	U	28	47	43	1	119	201
Abbey—Blair	1	U	20	72	50	.....	142	204
Blake—Clarke	2	U	18	99	45	2	164	214
Clarkson—Doolan	3	U	16	64	61	1	142	199
Douglas—Gaston	4	U	24	82	46	2	154	206
Geary—Hooper	5	U	19	73	47	1	140	208
Horn—Lattuo	6	U	14	65	65	6	150	201
Lawrence—McKnight	7	U	22	89	41	5	157	221
McLaren—Mundie	8	U	21	91	43	1	156	211
Munn—Pollard	9	U	22	68	41	3	134	194
Pooke—Shook	10	U	23	63	63	.....	149	207
Shorting—Thurston	11	U	17	81	45	4	147	196
Thyer—Zielski	12	U	20	69	56	5	150	200
Aaroe—Bergman	1	U	21	61	79	.....	161	210
Berry—Brownridge	2	U	11	61	86	.....	158	207
Bruce—Cochrane	3	U	22	48	89	.....	159	219
Code—Denny	4	U	12	77	78	.....	167	208
Derrick—Fea	5	U	15	72	78	1	166	206
Fearnley—Gibson	6	U	20	80	74	.....	174	212
Griffin—Harton	7	U	15	71	99	1	186	223
Harvey—Ive	8	U	21	63	78	5	167	213
Jackson—Ledrew	9	U	13	69	93	3	178	215
Lee—McDougall	10	U	15	80	69	1	165	215
McElvain—McPherson	11	U	15	80	61	2	158	205
McQueen—Mitchell	12	U	18	55	75	.....	148	206
Moffatt—Parsons	13	U	18	69	88	.....	175	224
Paterson—Ritchie	14	U	26	71	85	.....	182	233
Roadhouse—Sibley	15	U	19	93	60	1	173	234
Simes—Swartz	16	U	18	76	75	3	172	225

VANCOUVER CENTRE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Wallis Walter Lefeaux	Gerald Grattan McGeer	Hon. Henry Herbert Stevens			
Sweet—Waller	17	U	16	73	94	.....	183	229
Warburton—Zezzarino	18	U	19	69	69	.....	157	203
Vancouver, Advance—(Provisoire)	1	U	6	24	27	.....	57	.....
Totals—Totaux	129	.....	1,777	8,277	9,458	152	19,664	27,707

Majority for / Majorité pour **Hon. Henry Herbert Stevens** over (sur) **G. G. McGeer, 1,181.** / **W. W. Lefeaux, 7,681.**

VANCOUVER NORTH (NORD). Population—1921, 24,215.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Jamison Curry.	Dugald Donaghy.	George Herbert Morden.			
North Vancouver City (Cité)	1	U	34	107	88	.....	229	283
" "	2	U	5	45	73	.....	123	320
" "	2	U	6	73	52	.....	131	
" "	3	U	25	48	41	2	116	347
" "	3	U	10	72	47	.....	129	
" "	4	U	12	89	66	2	169	234
" "	5	U	23	75	54	.....	152	214
" "	6	U	26	92	96	1	215	266
" "	7	U	15	53	73	.....	141	376
" "	7	U	4	60	81	.....	145	
" "	8	U	5	46	89	1	141	361
" "	8	U	8	70	76	.....	154	
" "	9	U	31	93	108	.....	232	288
" "	10	U	20	49	35	.....	104	125
" "	11	U	13	66	40	1	120	153
" "	12	U	2	20	19	.....	41	53
" "	13	U	25	59	44	.....	128	316
" "	13	U	12	66	58	.....	136	
" "	14	U	25	80	106	.....	211	259
Keith Lynn	15	R	29	68	40	.....	137	184
Lynn Valley	16	R	35	86	65	2	188	861
"	16	R	26	117	60	2	205	
"	16	R	21	102	67	2	192	
North Lonsdale	17	R	27	91	122	1	241	648
"	17	R	30	90	119	.....	239	
Capilano	18	R	10	61	33	1	105	382
"	18	R	27	87	49	1	164	
Dollarton	19	R	11	101	18	1	131	189
Ambleside King	20	R	5	88	89	.....	182	733
"	20	R	8	48	77	1	134	
"	20	R	19	76	100	.....	195	
Weston	21	R	8	98	99	.....	205	264
Dundarave	22	R	7	89	63	.....	159	404
"	22	R	7	71	87	.....	165	
Altamont	23	R	2	56	82	.....	140	181
Sherman—Caulfield	24	R	4	20	39	.....	63	127
Whytecliffe	25	R	0	23	10	.....	33	50
Gambier Island	26	R	1	7	9	.....	17	28
Gibsons Landing	27	R	47	74	86	.....	207	252
Roberts Creek	28	R	25	35	33	.....	93	110
Sechelt	29	R	4	34	44	.....	82	111
Bowen Island	30	R	3	23	15	.....	41	44
Pender Harbour	31	R	3	38	21	.....	62	130
Egmont	32	R	8	26	9	1	44	106
Upper Pemberton	33	R	1	14	16	.....	31	51
Agerton	34	R	0	9	23	2	34	35
Alta Lake	35	R	1	7	4	.....	12	28
Daisy Lake	36	R	2	5	4	.....	11	18
Brackendale	37	R	16	22	21	.....	59	103
Squamish	38	R	21	70	71	2	164	277
Porteau	39	R	10	7	11	.....	28	33
Britannia Mines	40	R	46	52	15	.....	113	377
" "	40	R	66	52	34	.....	152	
" Beach	41	R	25	61	51	.....	137	178
Barbara Camp	42	R	25	8	13	.....	46	48
Victoria Camp	43	R	22	36	4	.....	62	83
Woodfibre	44	R	17	73	13	2	105	133
Alert Bay	45	R	4	40	64	3	111	137
Sointula	46	R	103	30	12	4	149	196
Simoon Sound	47	R	1	18	31	.....	50	93
O'Brien Bay	48	R	4	32	17	3	56	114
Minstrel Island	49	R	1	14	14	.....	29	40
Cedar Creek	50	R	0	8	4	.....	12	13
Port Harvey	51	R	1	11	10	.....	22	32
Port Neville	52	R	0	13	3	.....	16	34

VANCOUVER NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Jamison Curry.	Dugald Donaghy.	George Herbert Morden.			
Reid Bay	53	R	6	13	31	1	51	88
Beaver Creek	54	R	15	52	12	1	80	96
Dumaresq's Camp	55	R	3	18	7	.....	28	31
Blind Channel	56	R	4	8	16	.....	28	41
Shoal Bay	57	R	29	11	27	1	68	83
Orford Bay	58	R	7	6	2	.....	15	38
Redonda Bay	59	R	1	7	10	.....	18	55
Theodosia Arm	60	R	10	13	7	.....	30	43
Salmon Arm	61	R	6	8	1	.....	15	20
Halfmoon Bay	62	R	2	7	16	.....	25	38
Stillwater	63	R	10	35	27	1	73	153
Lang Bay	64	R	3	15	7	.....	25	31
Myrtle Point	65	R	3	20	16	.....	39	68
Powell River, Tooker	66	R	40	91	67	.....	198	
"	66	R	62	108	99	.....	269	
"	66	R	33	107	47	.....	187	1,505
"	66	R	47	114	74	5	240	
"	66	R	42	140	76	.....	258	
Lund	67	R	5	6	18	1	30	73
Toba River	68	R	1	15	3	.....	19	30
Huaskin Lake	69	R	16	19	5	1	41	68
Seaside Park	70	R	5	12	9	1	27	64
Totals—Totaux	87	.....	1,384	4,279	3,694	47	9,404	12,947

Majority for / Majorité pour **Dugald Donaghy** over (sur) **George Herbert Morden, 585. / William Jamison Curry, 2,895.**

VANCOUVER SOUTH (SUD). Population—1921, 46,137.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred Hurry.	Leon Johnson Ladner.	Robert George Mac-Pherson			
Point Grey Municipality (Municipalité) Divisions Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6	1	U	24	107	82	.....	213	279
" " "	2	U	20	114	90	.....	224	267
" " "	3	U	23	108	84	1	216	267
" " "	4	U	17	104	90	.....	211	253
" " "	5	U	10	106	72	.....	188	212
" " "	6	U	18	120	74	1	213	254
" " "	7	U	10	139	90	.....	239	290
" " "	8	U	7	110	94	.....	211	252
" " "	9	U	12	151	70	1	234	286
" " "	10	U	27	123	73	1	223	275
" " "	11	U	0	110	47	3	160	301
" " "	12	U	0	139	68	.....	207	267
" " "	13	U	1	125	62	1	189	233
" " "	14	U	0	96	59	.....	155	194
" " "	15	U	3	101	96	2	202	248
" " "	16	U	2	150	75	.....	227	281
" " "	17	U	2	103	46	1	152	189
" " "	18	U	16	135	74	.....	225	280
" " "	19	U	10	68	74	1	153	186
" " "	20	U	25	73	82	.....	180	214
" " "	21	U	12	103	80	.....	195	240
" " "	22	U	9	114	85	.....	208	261
" " "	23	U	7	55	68	.....	130	152
" " "	24	U	8	121	46	.....	175	217
" " "	25	U	5	143	71	.....	219	256
" " "	26	U	6	139	75	.....	220	259
" " "	27	U	7	137	90	1	235	287
" " "	28	U	11	180	70	.....	261	305
" " "	29	U	4	176	63	.....	243	296
" " "	30	U	5	103	41	.....	149	179
" " "	31	U	3	101	36	1	141	176
" " "	32	U	5	141	79	.....	225	266
" " "	33	U	6	152	66	.....	224	255
" " "	34	U	10	124	61	2	197	234
" " "	35	U	4	107	61	.....	172	198
" " "	36	U	8	144	62	.....	214	251
" " "	37	U	8	105	48	.....	161	197
" " "	38	U	6	119	48	2	175	200
" " "	39	U	8	60	66	.....	134	149
" " "	40	U	13	82	65	.....	160	182
" " "	41	U	16	92	106	.....	214	254
" " "	42	U	14	87	56	1	158	183
South Vancouver, Municipality (Municipalité), Divisions 7, 8, 9	43	U	42	74	50	.....	166	223
" " "	44	U	59	80	89	2	230	298
" " "	45	U	58	72	53	3	186	228
" " "	46	U	51	87	79	5	222	300
" " "	47	U	37	65	84	2	188	250
" " "	48	U	21	57	49	2	129	168
" " "	49	U	32	43	52	1	128	186
" " "	50	U	41	62	57	2	162	205
" " "	51	U	45	81	72	3	201	257
" " "	52	U	32	92	102	2	228	297
" " "	53	U	60	57	47	.....	164	196
" " "	54	U	63	81	80	.....	224	271
" " "	55	U	58	59	87	.....	204	258
" " "	56	U	43	48	81	.....	172	257
" " "	57	U	62	58	88	1	209	257
" " "	58	U	48	95	85	.....	228	311
" " "	59	U	67	66	79	.....	212	244
" " "	60	U	52	79	78	2	211	276
" " "	61	U	41	52	68	.....	161	201
" " "	62	U	41	51	44	.....	136	196

VANCOUVER SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred Hurry.	Leon Johnson Ladner.	Robert George Mac-Pherson			
Divisions Nos. 10, 11, 12, 13, 14,15	63	U	41	71	78	1	191	249
" " "	64	U	46	61	68	1	176	227
" " "	65	U	40	66	67	.....	173	230
" " "	66	U	51	70	57	.....	178	270
" " "	67	U	44	59	111	2	216	268
" " "	68	U	57	85	76	.....	218	230
" " "	69	U	38	68	62	.....	168	198
" " "	70	U	31	40	47	.....	118	155
" " "	71	U	37	56	41	.....	134	191
" " "	72	U	43	39	53	2	137	173
" " "	73	U	47	51	59	.....	157	215
" " "	74	U	51	28	61	.....	140	197
" " "	75	U	73	76	58	.....	207	218
" " "	76	U	53	68	84	1	206	264
" " "	77	U	50	68	94	.....	212	260
" " "	78	U	33	46	37	1	117	144
" " "	79	U	49	52	71	.....	172	243
" " "	80	U	19	70	63	.....	152	202
" " "	81	U	44	62	103	.....	209	270
" " "	82	U	44	92	87	11	234	287
" " "	83	U	36	111	79	1	227	276
" " "	84	U	37	84	51	.....	172	214
" " "	85	U	38	57	60	1	156	206
" " "	86	U	38	52	71	.....	161	212
" " "	87	U	65	73	58	.....	196	235
" " "	88	U	27	47	45	.....	119	152
" " "	89	U	34	100	70	1	205	267
" " "	90	U	26	78	50	1	155	204
" " "	91	U	30	67	75	1	173	204
" " "	92	U	34	78	86	.....	198	260
" " "	93	U	27	49	81	.....	157	202
" " "	94	U	20	35	78	.....	133	174
" " "	95	U	28	81	52	.....	161	199
" " "	96	U	34	70	48	1	153	210
" " "	97	U	31	65	59	3	157	210
" " "	98	U	32	86	88	.....	206	269
Totals—Totaux	98	.....	2,783	8,587	6,797	72	18,239	22,809

Majority for / Majorité pour **Leon Johnson Ladner** over sur **Robert George MacPherson, 1,790. / Alfred Hurry 5,804.**

VICTORIA. Population—1921, 38,727.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William McKinnon Ivel.	Hon. Simon Fraser Tolmie.			
VICTORIA, CITY (CITÉ).							
Section 1	1	U	60	69	2	131	240
"	2	U	86	85	.....	171	266
"	3	U	77	81	1	159	232
"	4	U	100	109	2	211	271
"	5	U	90	110	1	201	288
"	6	U	90	93	4	187	267
"	7	U	74	118	2	194	264
"	8	U	62	89	3	154	210
Section 2	1	U	81	98	3	182	242
"	2	U	82	96	2	180	237
"	3	U	73	107	2	182	274
"	4	U	82	96	.....	178	267
"	5	U	68	117	.....	185	258
"	6	U	89	112	4	205	274
"	7	U	68	78	3	149	195
"	8	U	79	58	1	138	200
"	9	U	75	101	.....	176	261
"	10	U	86	87	.....	173	239
"	11	U	79	87	3	169	250
"	12	U	56	115	4	175	243
Section 3	1	U	78	99	2	179	257
"	2	U	88	104	.....	192	266
"	3	U	72	114	3	189	247
"	4	U	65	115	1	181	240
"	5	U	52	129	2	183	246
"	6	U	89	82	.....	171	244
"	7	U	93	132	.....	225	283
"	8	U	95	108	5	208	278
"	9	U	71	105	.....	176	257
"	10	U	87	102	3	192	233
"	11	U	80	103	.....	183	257
"	12	U	74	67	.....	141	206
"	13	U	69	76	.....	145	207
"	14	U	78	79	1	158	204
"	15	U	75	80	.....	155	209
"	16	U	61	71	12	144	217
Section 4	1	U	62	147	2	211	275
"	2	U	62	116	1	179	238
"	3	U	71	130	3	204	260
"	4	U	58	111	1	170	222
"	5	U	47	137	1	185	236
"	6	U	62	134	.....	196	252
"	7	U	59	105	.....	164	245
"	8	U	70	106	1	177	250
"	9	U	52	118	2	172	223
"	10	U	52	130	4	186	248
"	11	U	56	120	1	177	231
"	12	U	35	105	.....	140	270
Section 5	1	U	56	107	.....	163	214
"	2	U	76	133	6	215	274
"	3	U	66	97	3	166	235
"	4	U	47	109	1	157	225
"	5	U	64	119	.....	183	259
"	6	U	72	118	.....	190	244
"	7	U	57	100	.....	157	217
"	8	U	48	106	1	155	213
"	9	U	53	101	5	159	217
"	10	U	28	115	2	145	254
"	11	U	49	103	1	153	209
"	12	U	83	87	.....	170	252
"	13	U	73	90	1	164	238
"	14	U	60	120	3	183	243
"	15	U	74	148	.....	222	291

VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William McKinnon Ivel.	Hon. Simon Fraser Tolmie.			
VICTORIA, CITY (CITÉ).							
Section 5—*Con*.....	16	U	90	100	2	192	263
"	17	U	75	125	.....	200	268
"	18	U	76	117	2	195	247
Totals—Totaux.....	66	.....	4,617	6,926	109	11,652	16,142

Majority for / Majorité pour } **Honourable Simon Fraser Tolmie, 2,309.**

YALE. Population—1921, 35,698.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edgar Edgett.	Grote Stirling			
Allen Grove	1	R	11	8	.....	19	32
Allenby	2	R	41	27	5	73	95
Armstrong	3	R	76	95	.....	171	979
"	4	R	84	110	.....	194	
"	5	R	91	124	.....	215	
"	6	R	87	83	1	171	
Ashton Creek	7	R	19	21	.....	40	63
Bear Creek	8	R	8	13	.....	21	26
Benvoulin	9	R	36	65	.....	101	113
Beaverdell	10	R	33	48	.....	81	107
Blakeburn	11	R	57	28	.....	85	150
B. X. Poll	12	R	20	86	2	108	212
Bridesville	13	R	27	35	.....	62	77
Boundary Falls	14	R	17	12	.....	29	35
Brown's Creek	15	R	12	20	.....	32	39
Cascade	16	R	31	51	.....	82	99
Carmi	17	R	12	9	.....	21	31
Cawston	18	R	31	62	.....	93	121
Coalmont	19	R	39	39	.....	78	101
Copper Mountain	19A	R	11	11	.....	22	18
Commonage	20	R	3	21	.....	24	49
Coldstream	20A	R	38	115	1	154	222
Deep Creek	23	R	25	22	.....	47	56
Hullcar	23A	R	42	30	.....	72	105
Eholt	24	R	9	4	.....	13	22
Ellison	25	R	40	56	.....	96	133
Enderby	26	R	76	124	.....	200	459
"	27	R	72	87	.....	159	
Ewing's Landing Killiney and Shorts' Point	28	R	4	44	1	49	74
Faulder (Mineola)	29	R	7	14	.....	21	26
Fife	30	R	19	23	.....	42	51
Glenmore	31	R	37	55	.....	92	111
Grandview Bench	32	R	19	5	.....	24	38
Grand Forks	33	R	56	119	1	176	231
Grindrod	34	R	25	69	.....	94	123
Grand Forks	35	R	65	118	1	184	927
"	36	R	74	86	1	161	
"	37	R	59	133	1	193	
Greenwood	38	R	111	96	.....	207	272
Hedley	41	R	39	100	.....	139	150
Hilton, Cherryville & Sugar Lake	42	R	23	26	.....	49	82
Hupel	43	R	13	31	1	45	49
Joe Rich	44	R	7	8	.....	15	16
Kelowna East (Est)	46	R	51	98	.....	149	196
Kelowna	47	U	67	134	.....	201	1,923
"	48	U	94	131	.....	225	
"	49	U	90	147	.....	237	
"	50	U	97	133	.....	230	
"	51	U	96	161	1	258	
"	52	U	92	107	.....	199	
"	52A	U	45	73	..	118	
Kelowna South (Sud)	53	R	22	95	2	119	163
Kedleston	54	R	9	13	.....	22	33
Kaleden	55	R	7	49	.....	56	73
Keremeos	56	R	35	102	1	138	305
"	56A	R	49	74	.....	123	
Lavington	57	R	25	44	1	70	108
Lumby & Blue Springs	58	R	128	104	2	234	254
Mabel Lake	59	R	17	31	.....	48	55
Mara	61	R	44	40	.....	84	102
Midway-Mother Lode	63	R	37	42	1	80	121
Naramata	64	R	42	80	.....	122	159
Nickel Plate	65	R	25	24	.....	49	59

YALE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edgar Edgett.	Grote Stirling			
Okanagan Falls	66	R	23	49	1	73	84
" Centre	67	R	16	41	.....	57	72
" Landing	68	R	49	79	1	129	178
Okanagan	69	R	27	50	.....	77	103
Oliver	70	R	36	69	1	106	323
"	70A	R	40	83	1	124	
Osoyoos	71	R	5	27	.....	32	37
Oyama	72	R	54	112	.....	166	199
Penticton	73	U	69	129	.....	198	1,847
"	73A	U	58	75	3	136	
"	74	U	35	90	.....	125	
"	75	U	52	97	.....	149	
"	76	U	54	84	1	139	
"	77	U	94	107	.....	201	
"	78	U	56	121	2	179	
"	79	U	35	97	.....	132	
"	80	U	39	52	.....	91	
Paulson	81	R	3	5	.....	8	
Peachland	82	R	57	152	.....	209	234
Princeton	83	R	107	146	.....	253	532
"	84	R	64	108	.....	172	
Riverside	85	R	17	51	.....	68	94
Rock Creek	86	R	16	50	.....	66	91
Reid's & Wilson's Landing	87	R	3	5	.....	8	11
Rutland	88	R	101	164	.....	265	282
Sidley	89	R	9	10	.....	19	28
Vernon	93	U	72	80	.....	152	2,201
"	94	U	80	98	.....	178	
"	95	U	66	91	2	159	
"	96	U	67	115	.....	182	
"	97	U	78	110	.....	188	
"	98	U	71	87	.....	158	
"	99	U	92	147	.....	239	
"	100	U	50	111	2	163	
Summerland	101	R	53	74	.....	127	340
"	102	R	68	76	.....	144	582
" West (Ouest)	103	R	103	147	.....	250	
" "	104	R	99	149	1	249	
Tulameen	105	R	22	16	.....	38	62
Trinity Valley	106	R	9	4	.....	13	21
West bank	107	R	51	81	.....	132	162
Westbridge	108	R	17	20	.....	37	46
Christian Valley	108A	R	7	8	.....	15	16
Winfield & Woods Lake	109	R	58	78	.....	136	165
Penticton Advance—(Provisoire)	1	.....	10	13	3	26	.....
Totals—Totaux	108	.....	4,870	7,573	41	12,484	16,755

Majority for / Majorité pour } Grote Stirling, 2,703.

PRINCE EDWARD ISLAND.

ILE DU PRINCE-EDOUARD

KINGS. Population—1921, 20,445.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James J. Johnston.	John A. Macdonald.			
Bothwell	1	R	53	93	.....	146	202
North Lake	2	R	97	74	4	175	232
Priest Pond	3	R	58	47	.....	105	166
Red Point	4	R	62	38	.....	100	191
Souris	5	R	60	118	2	180	237
Souris East (Est)	6	R	64	77	.....	141	204
" River (Rivière)	7	R	132	58	1	191	258
" Line Rood	8	R	53	48	1	102	139
Rollo Bay Chapel	9	R	49	43	.....	92	141
Souris West (Ouest)	10	R	40	44	.....	84	167
Head Rollo Bay	11	R	47	71	.....	118	181
Bay Fortune	12	R	29	51	.....	80	137
St. Margarets	13	R	66	51	.....	117	161
St. Andrews	14	R	66	79	.....	145	173
Peake Station	15	R	71	54	1	126	162
Bristol	16A	R	77	32	.....	109	150
"	16B	R	49	99	.....	148	187
Sinnot Road	17	R	58	82	.....	140	180
Marie	18	R	102	80	.....	182	295
Head St. Peter's Bay South (Sud)	19	R	79	66	1	146	219
St. Peter's Bay Est (Est)	20	R	49	51	.....	100	150
Greenwich	21	R	60	51	.....	111	168
Monticello	22	R	69	63	.....	132	203
Baldwins Road	23	R	59	62	.....	121	150
Victoria Cross	24	R	94	48	.....	142	188
Eighteen Mile Brook	25	R	50	44	.....	94	130
Cardigan	26	R	26	143	4	173	203
Lorne Valley	27A	R	53	65	.....	118	167
"	27B	R	35	79	.....	114	175
Roseneath	28	R	48	90	4	142	188
Montague North (Nord)	29A	R	65	61	.....	126	157
" "	29B	R	56	73	.....	129	168
Dundas	30	R	65	113	3	181	240
Glenfanning	31	R	49	65	1	116	133
Whim Road Cross	32	R	78	67	.....	145	179
Montague South	33	R	103	100	.....	203	255
Lower Montague	34	R	80	92	2	174	225
Murray Harbour East (Est)	35	R	98	52	1	151	271
Murray Harbour	36	R	65	91	.....	156	281
High Bank	37	R	53	50	1	104	160
Murray River South (Sud)	38	R	87	34	1	122	186
" North (Nord)	39	R	37	66	.....	103	140
Glen William	40	R	75	81	.....	156	231
St. Mary's Road	41	R	61	81	3	145	236
Georgetown East (Est)	42	R	64	133	4	201	243
" West (Ouest)	43	R	90	83	.....	173	209
Red House	44	R	38	44	.....	82	146
Anwondale	45	R	78	72	.....	150	192
Woodville Mills	46	R	59	91	2	152	232
Launching	47	R	52	64	.....	116	192
Sturgeon	48A	R	24	21	.....	45	322
"	48B	R	73	106	3	182	
Murray Harbour North (Nord)	49	R	65	51	.....	116	158
Cambridge	50	R	52	66	.....	118	181
Totals—Totaux	54	.....	3,422	3,758	39	7,219	10,141

Majority for / Majorité pour } **John A. Macdonald, 336.**

PRINCE. Population—1921, 31,520.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred E. MacLean.	G. Shelton Sharp.			
Nail Pond	1	R	65	92	.....	157	206
Tignish East (Est)	2	R	44	50	1	95	140
" West (Ouest)	3	R	82	131	.....	213	286
Peterville	4	R	54	86	.....	140	221
Skinner's Pond	5	R	83	81	1	165	291
Greenmount	6	R	80	88	.....	168	251
St. Louis West (Ouest)	7	R	121	72	.....	193	248
" East (Est)	8	R	84	63	1	148	225
Kildare	9	R	106	76	.....	182	277
Miminigash	10	R	84	53	6	143	233
Alberton East (Est)	11	R	98	66	4	168	233
" West (Ouest)	12	R	124	73	.....	197	272
Brooklyn	13	R	126	29	.....	155	189
Elmsdale	14	R	126	55	4	185	249
Campbelton	15	R	80	78	1	159	248
Bloomfield	16	R	107	102	.....	209	272
Oyster Creek	17	R	109	57	4	170	260
O'Leary North (Nord)	18	R	144	65	.....	209	257
" South (Sud)	19	R	127	32	1	160	209
Cape Wolfe A-L	20	R	79	56	.....	135	222
" M-Z	20A	R	76	32	.....	108	174
Hamilton Road West (Ouest)	21	R	103	71	.....	174	232
" East (Est)	22	R	66	52	.....	118	176
Brae	23	R	109	132	.....	241	325
West Devon	24	R	121	54	.....	175	260
Conway	25	R	148	143	.....	291	344
Ellerslie West (Ouest)	26	R	101	47	.....	148	182
" East (Est)	27	R	55	105	.....	160	207
Tyne Valley	28	R	108	110	.....	218	316
Victoria West (Ouest)	29	R	108	82	.....	190	239
St. Gilberts	30	R	88	82	.....	170	225
Arlington	31	R	116	91	.....	207	315
Wellington	32	R	89	95	.....	184	227
Central Lot 16	33	R	146	46	3	195	246
Egmont Bay	34	R	103	147	.....	250	329
" Cape	35	R	60	81	.....	141	191
Fifteen Point	36	R	66	102	.....	168	215
St. Nicholas	37	R	51	41	.....	92	103
Miscouche	38	R	127	114	2	243	278
St. Eleanor's	39	R	153	172	.....	225	282
Summerside	40	R	170	146	.....	316	389
"	41	R	157	120	3	280	300
"	42	R	219	172	2	393	466
"	43	R	202	135	.....	337	429
"	44	R	139	65	3	207	231
Travellers Rest	45	R	150	79	2	231	288
Indian River	46	R	88	74	2	164	216
Princetown	47	R	115	104	.....	219	308
Spring Valley	48	R	89	53	1	143	193
Kensington West (Ouest)	49	R	146	142	.....	288	341
" East (Est)	50	R	185	82	.....	267	329
Bedeque, North (Nord)	51	R	116	54	.....	170	216
Freetown	52	R	132	77	.....	209	268
Centreville East (Est)	53	R	39	82	.....	121	144
" West (Ouest)	54	R	144	84	.....	228	294
Newton	55	R	78	73	.....	151	208
Kenkora	56	R	91	102	.....	193	272
Searletown North (Nord)	57	R	55	54	.....	109	160
" South (Sud)	58	R	67	73	.....	140	181
Borden	59	R	61	62	1	124	199
Cape Traverse	60	R	112	106	2	220	265

PRINCE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Alfred E. MacLean.	G. Shelton Sharp.			
Tryon West (Ouest).....	61	R	105	78	1	184	259
" East (Est).....	62	R	115	44	.....	159	227
Borden Advance (Provisoire)..	63	R	0	2	.....	2	
Totals—Totaux.....	64	.....	6,692	5,167	45	11,904	15,838

Majority for / Majorité pour } Alfred E. MacLean, 1,525.

QUEENS. Population—1921, 36,650.

Polling Divisions. — Arrondissement du scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Harold Jenkins.	Donald McKinnon.	John Albert Messervy.	Hon. John Ewen Sinclair.			
			On a recount—Sur un nouveau dépouillement.						
Long River	1	R	74	23	24	76	.....	197	130
Irishtown	2	R	82	63	61	80	.....	286	194
French River	3	R	105	48	45	105	1	304	215
Clinton	4	R	98	61	62	109	.....	330	210
Clifton	5	R	55	38	36	54	.....	183	107
Granville	6	R	50	91	82	46	.....	269	159
" South (Sud)	7	R	55	60	56	59	1	231	143
Hope River	8	R	104	124	128	99	2	457	291
Hazel Grove	9	R	48	60	58	50	.....	216	135
Stanchel	10	R	57	64	61	56	1	239	162
Springfield	11	R	72	110	109	80	.....	371	220
Breadalbane	12	R	98	84	79	100	.....	361	217
Westmoreland	13	R	82	56	52	81	.....	271	171
Crapaud	14	R	79	54	55	72	.....	260	149
Victoria	15	R	91	54	55	93	2	295	184
Melville	16	R	87	105	105	84	.....	381	239
Emyvale	17	R	49	74	62	40	.....	225	179
Green Road	18	R	69	40	40	65	1	215	122
Bonshaw	19	R	108	88	79	104	1	380	212
Mayfield	20	R	89	113	112	93	1	408	240
New Glasgow	21	R	97	43	44	103	1	288	177
Hunter's River	22	R	96	116	115	92	.....	419	263
North Rustico	23A	R	60	95	103	51	.....	308	379
"	24B	R	72	67	70	71	.....	280	280
South Rustico	25	R	55	77	80	49	.....	261	154
Cymbria	26	R	36	62	58	28	1	185	118
Wheatley River	27	R	65	120	118	54	.....	357	257
North Wiltshire	28A	R	82	43	40	72	.....	237	161
"	28B	R	69	58	58	60	.....	245	148
Brookfield	29	R	50	21	22	51	.....	144	109
New Haven	30	R	110	83	80	108	.....	381	242
Riverdale	31	R	80	53	46	68	.....	247	154
Milton	32	R	64	89	88	58	.....	299	241
North River	33	R	104	39	38	103	.....	284	216
Cornwall	34	R	104	51	53	99	.....	307	198
Nine Mile Creek	35	R	85	35	34	80	.....	234	145
Rocky Point	36	R	65	67	72	59	3	266	160
St. Catherines	37	R	98	76	71	89	.....	334	195
Brackley Point Road	38A	R	71	61	59	62	.....	253	169
" "	38B	R	92	62	58	85	.....	297	204
" "	39	R	131	41	41	119	.....	332	203
Cove Head	40	R	84	74	60	80	.....	298	212
Pleasant Grove	41	R	32	41	38	28	.....	139	93
Little York	42	R	110	108	106	96	1	421	285
Bedford	43	R	73	67	69	64	.....	273	189
Corran Ban	44	R	65	50	51	60	.....	226	150
Tracadie	45	R	77	64	56	75	1	273	206
Mount Stewart	46	R	128	96	87	121	.....	432	245
Pisquid	47	R	92	70	65	83	.....	310	185
Monaghan	48	R	70	84	79	63	.....	296	191
Fort Augustus	49	R	55	59	57	49	1	221	149
Johnstons' River	50	R	110	119	100	83	.....	412	273
Mount Herbert	51	R	62	73	65	48	.....	248	186
South Port	52	R	120	98	94	89	.....	401	246
Pownal	53	R	111	48	39	101	.....	299	207
Mount Mellick	54	R	91	54	57	76	2	280	200
Avondale	55	R	55	46	43	41	.....	185	161
Cherry Valley	56	R	99	81	82	71	.....	333	257
Vernon River	57A	R	41	70	69	39	.....	219	148
"	57B	R	78	48	45	75	.....	246	178
Grand View North (Nord)	58	R	68	52	54	58	.....	232	165
" South (Sud)	59	R	63	42	42	58	.....	205	126
Caledonia	60	R	33	60	57	24	.....	174	156
Orwell Cove	61	R	59	80	79	56	.....	274	196

QUEENS—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissement du scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Harold Jenkins.	Donald McKinnon.	John Albert Messervy.	Hon. John Ewen Sinclair.			
Eldon East (Est)	62	R	29	37	38	26	1	131	92
" West (Ouest)	63	R	103	89	88	98	.....	378	205
Point Prim	64	R	72	74	74	70	.....	290	168
Bell River	65A	R	72	76	77	65	.....	290	148
"	65B	R	67	49	46	63	1	226	178
Wood Islands	66	R	78	71	74	64	.....	287	247
CHARLOTTETOWN.									
East Ward (Quartier Est) 1	68A	U	77	88	103	57	.....	325	189
" " " 1	68B	U	67	93	98	54	8	320	190
West Ward (Quartier Ouest) 1	69A	U	73	70	70	71	.....	284	153
" " " 1	69B	U	62	71	83	52	.....	268	154
East Ward (Quartier Est) 2	70A	U	77	89	91	61	.....	318	152
" " 2	70B	U	85	60	69	79	.....	293	156
West Ward (Quartier Ouest) 2	71	U	69	94	105	55	4	327	192
East Ward (Quartier Est) 3	72A	Y	61	86	96	45	.....	288	156
" " 3	72B	U	65	70	71	57	.....	263	150
West Ward (Quartier Ouest) 3	73	U	93	80	92	78	2	345	202
West Ward (Quartier Est) 4	74A	U	78	89	97	68	.....	332	187
" " 4	74B	U	94	86	96	80	.....	356	206
Central Ward (Quartier) 4	75A	U	90	66	67	76	.....	299	163
" " 4	75B	U	84	64	75	65	.....	288	161
West Ward (Quartier Ouest) 4	76A	U	81	89	101	70	2	343	207
" " 4	76B	U	86	78	85	73	1	323	180
East Ward (Quartier Est) 5	77A	U	107	90	91	99	.....	387	238
" " 5	77B	U	79	48	49	72	.....	248	137
" " 5	77C	U	161	131	131	149	.....	572	324
Ward East Central (Quartier Est)	78A	U	126	118	135	111	.....	490	276
" " " 5	78B	U	153	101	109	133	.....	496	307
Ward West Central (Quartier Ouest)	79A	U	101	105	115	100	.....	421	244
" " " 5	79B	U	122	111	117	102	4	456	271
West Ward (Quartier Ouest) 5	80A	U	111	86	88	97	.....	382	235
" " " 5	80B	U	83	120	120	76	.....	399	231
" " " 5	80C	U	99	102	112	97	.....	410	294
" " " 5	80D	U	91	94	104	74	.....	363	200
Royalty East (Est)	81A	R	92	87	87	71	.....	337	217
"	81B	R	72	108	95	62	.....	337	214
Royalty West (Ouest)	82	R	80	59	69	72	1	281	195
Charlottetown, Advance—(Provisoire)	1	U	13	10	12	13	.....	48	.....
Totals—Totaux	101	.....	8,167	7,392	7,432	7,400	44	30,435	19,475

Majority for / Majorité pour **Robert Harold Jenkins** over (sur) **Hon. J. E. Sinclair, 767. / D. McKinnon, 775.**

Majority for / Majorité pour **Jonn Albert Messervey** over (sur) **Hon. J. E. Sinclair, 32. / D. McKinnon, 40.**

SASKATCHEWAN.

ASSINIBOIA Population—1921, 34,789

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Oliver Robert Gould	Joseph Hill	Robert Mc-Kenzie			
Winlaw	1	R	44	9	15	.....	68	125
Workman	2	R	50	3	7	.....	60	176
Goshen	3	R	30	3	5	.....	38	93
Meridian	4	R	0	5	8	.....	13	126
Scout Hill	5	R	8	19	30	.....	57	123
McColl	6	R	0	22	27	1	50	72
Ernewein	7	R	3	7	5	.....	15	40
Roscoe	8	R	21	1	16	.....	38	67
Oxbow South (Sud)	9	R	28	65	54	1	148	227
Florence	10	R	19	9	0	.....	28	67
Carnduff A	11A	R	30	51	58	.....	139	197
" B	11B	R	19	37	38	.....	94	135
Carievale	12	R	45	41	27	2	115	201
Gainsboro A	13A	R	} 29	42	55	.....	126	243
" B	13B	R						
" North (Nord)	14	R	18	15	8	.....	41	71
Carrievale North (Nord)	15	R	43	17	14	.....	74	141
Carnduff North (Nord)	16	R	31	17	45	1	94	153
Glen Ewen	17	R	22	44	28	.....	94	188
Oxbow North (Nord) A	18A	R	18	69	43	.....	130	} 386
" " B	18B	R	10	56	60	2	128	
Alameda South (Sud)	19	R	60	35	25	.....	120	187
Frobisher	20A	R	16	15	38	1	70	134
"	20B	R	9	29	35	.....	73	115
Cateville	21	R	21	18	11	.....	50	130
Douglaston	22	R	33	10	1	.....	44	90
Auburnton	23	R	19	21	7	.....	47	112
Palestine	24	R	6	23	1	.....	30	33
Oakley	25	R	11	22	16	.....	49	102
Thunder Creek	26	R	29	14	6	.....	49	100
Fern	27	R	41	2	4	.....	47	69
Alameda Town (Ville)	28	R	11	54	39	.....	104	133
Antler	29	R	64	13	65	1	143	231
Bellegard	30	R	0	0	67	.....	67	138
Silvervale	31	R	23	4	4	.....	31	80
Fertile	32	R	16	1	38	.....	55	76
Storthoaks	33	R	38	21	55	3	117	230
Nottingham	34	R	7	18	8	.....	33	113
Alida	35	R	16	16	25	.....	57	108
Cantal	36	R	21	1	23	.....	45	130
Redvers South (Sud)	37	R	64	13	84	1	162	187
" North (Nord)	38	R	34	10	7	.....	51	144
Wauchope	39	R	44	18	41	.....	103	225
Manor	40	R	83	68	34	.....	185	259
Cannington	41	R	38	2	30	.....	70	127
Carlyle North (Nord)	42	R	38	22	60	.....	120	214
" South (Sud)	43	R	56	22	26	.....	104	198
" Town (Ville)	44	R	25	54	82	1	162	219
Dalesboro	45	R	59	8	31	.....	98	156
Willmar	46	R	100	9	16	.....	125	145
Arcola South (Sud)	47	R	71	10	20	.....	101	204
" North (Nord)	48	R	37	17	55	1	110	158
" East (Est)	49	R	38	31	97	.....	166	208
" West (Ouest)	50	R	39	16	69	1	125	152
Kisbey A North (Nord)	51A	R	26	22	43	.....	91	334
" B South (Sud)	51B	R	20	25	39	.....	84	183
" "	52	R	33	20	36	.....	89	177
Forget South (Sud)	53	R	26	3	39	.....	68	151
" North (Nord)	54	R	11	13	94	.....	118	185
Wilberforce	55	R	32	8	25	.....	65	148
Browning	56	R	29	8	15	2	54	83
Portal	57	R	8	64	32	.....	104	126

ASSINIBOIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Oliver Robert Gould	Joseph Hill	Robert Mc-Kenzie			
Roche Percée	58	R	8	45	64	.....	117	186
Wood End	59	R	22	9	12	.....	43	96
Hoffmaster	60	R	8	4	31	.....	43	61
Dale	61	R	10	1	9	.....	20	41
Outram	62	R	9	12	14	.....	35	65
Estevan	63	R	11	15	40	1	67	134
Shand	64	R	1	8	39	.....	48	71
Taylorton	65	R	7	14	12	.....	33	161
Bienfait	66	R	14	54	77	1	146	332
Hirsch	67	R	15	2	38	1	56	93
Kingsford	68	R	14	13	28	1	56	131
Mizpah	69	R	17	10	19	.....	46	105
Hitchcock	70	R	5	5	14	.....	24	70
Macoun	71	R	48	40	68	1	157	210
Thorson	72	R	19	10	7	.....	36	83
Cote	73	R	6	1	22	.....	29	96
Mooney	74	R	0	6	29	.....	35	96
Landan	75	R	7	6	8	.....	21	77
Steelman	76	R	2	7	52	.....	61	82
Sinclair	77	R	7	0	24	.....	31	81
Lampman	78	R	9	40	89	7	145	189
Grimes	79	R	1	8	28	1	38	72
Benson	80	R	39	12	43	.....	94	155
Viewfield	81	R	23	6	17	.....	46	90
Bromstead	82	R	18	7	5	.....	30	65
Estevan West (Ouest)	83	R	21	79	162	2	264	328
" Centre	84	R	17	93	145	1	256	326
" East (Est)	85	R	8	53	127	2	190	258
" Hillside	86	R	8	27	18	.....	53	67
Alva	87	R	29	1	41	.....	71	96
Huntoon	88	R	59	1	20	.....	80	115
Stroughton South (Sud)	89	R	20	4	64	.....	88	108
" North (Nord)	90	R	18	10	38	.....	66	100
"	91	R	23	22	104	.....	149	190
Froude	92	R	31	27	55	.....	113	188
Heward	93	R	79	7	103	.....	189	267
Hillhurst	94	R	36	1	23	.....	60	106
Seguin	95	R	25	2	21	.....	48	105
Creelman	96	R	69	24	78	1	172	266
Creiff	97	R	19	5	18	.....	42	113
Heron	98	R	10	0	26	1	37	76
Ryerson	99	R	24	3	6	.....	33	79
Mair	100	R	25	1	14	.....	40	86
Parkman	101	R	43	4	32	.....	79	119
Maryfield	102	R	5	4	11	1	21	42
" North (Nord)	103	R	30	27	17	.....	74	154
Fairlight	104	R	55	55	67	2	179	252
Walpole	105	R	70	24	43	.....	137	220
Kelso	106	R	25	4	11	.....	40	71
Glen Adelaide	107	R	33	14	8	.....	55	111
Wawota A-L	108	R	39	43	28	.....	110	158
" M-Z	109	R	37	49	35	.....	121	178
Dumas	110	R	1	4	72	.....	77	89
High View	111	R	21	0	31	.....	52	135
Fletwode	112	R	16	3	22	1	42	84
Moose Valley	113	R	9	9	12	1	31	73
Warmley	114	R	26	2	1	.....	29	87
Handsworth	115	R	6	0	12	.....	18	36
Glen Wherry	116	R	27	2	44	.....	73	156
Shirkey	117	R	16	5	6	.....	27	63
Maryfield Special	118	R	4	47	66	.....	117	160
Totals—Totaux	122	.....	3,124	2,303	4,356	43	9,826	17,039

Majority for / Majorité pour **Robert McKenzie** over (sur) **Oliver Robert Gould, 1,232. / Joseph Hill, 2,053.**

NORTH BATTLEFORD (NORD) Population—1921, 34,451

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Claudius Charles Davies	Cameron Ross McIntosh	Leonard Arthur Cattanach Panton			
McMillan	1	R	16	17	3	.....	36	53
Nolin	2	R	40	30	24	1	95	138
Mount Hope	3	R	35	2	1	.....	38	59
Whitewood Hills	4	R	15	2	3	2	22	56
Victoria	5	R	40	4	1	.....	45	101
Forest Hall	6	R	40	13	5	.....	58	78
North Battleford	7	R	19	17	3	.....	39	69
Riverside	8	R	22	119	15	1	157	176
Brada	9	R	45	5	5	.....	55	81
Lakeside	10	R	23	10	4	.....	37	48
Roecliffe	11	R	10	14	2	.....	26	41
Denholm	12	R	23	27	40	.....	90	79
Blenheim	13	R	9	15	4	.....	28	38
Boundary	14	R	37	3	12	.....	52	62
North Battleford, City (Cité)	15	R	24	39	44	1	108	137
" "	16	R	33	70	73	1	177	230
" "	17	R	60	57	82	1	200	229
" "	18	R	26	41	74	1	142	232
" "	19	R	17	53	38	.....	108	336
" "	19	R	16	59	39	1	115	
" "	20A	R	15	51	33	.....	99	117
" "	21	R	11	41	45	2	99	144
" "	22	R	29	38	46	.....	113	315
" "	22A	R	25	47	49	2	123	
" "	23	R	19	29	20	2	70	108
" (Advance Provisoire)	.....	R	2	15	14	1	32	.....
Turtle River	24	R	29	28	8	.....	65	78
Prince	25	R	22	54	17	.....	93	127
Glenrose	26	R	42	30	4	.....	76	133
Round Hill	27	R	11	37	6	.....	54	109
Hatherleigh	28	R	5	13	2	.....	20	78
Lorenzo	29	R	0	12	0	.....	12	80
Misterton	30	R	3	3	0	.....	6	47
Mullingar	31	R	13	6	7	1	27	51
Square Hill	32	R	11	9	0	.....	20	82
Meota	33	R	34	60	39	.....	133	165
Cavalier	34	R	54	26	5	2	87	110
White Mud	35	R	15	42	0	1	58	73
Jack Fish	36	R	21	37	0	.....	58	61
Cochin	37	R	0	65	12	.....	77	118
Molewood	38	R	26	7	1	.....	34	95
Hyde Park	39	R	21	3	1	.....	25	52
Rabbit Lake	40	R	13	17	0	.....	30	44
Meeting Lake	41	R	25	13	5	.....	43	80
St. Elmo	42	R	8	11	3	.....	22	46
Norbury	43	R	13	10	4	1	28	105
Anderson	44	R	3	19	0	.....	22	47
Artichoke	45	R	13	6	10	.....	29	79
Glenbush	46	R	8	2	8	.....	18	71
Park Bluff	47	R	17	4	7	.....	28	87
Enos	48	R	7	29	1	2	39	78
Minnehaha	49	R	11	22	9	2	44	91
Stony Lake	50	R	16	13	13	1	43	104
Maiden Lake	51	R	38	10	5	.....	53	105
MacLeod Lake	52	R	18	11	6	.....	35	73
Medstead	53	R	22	14	5	1	42	85
Carrollton	54	R	7	20	6	.....	33	54
Hawkins	55	R	31	14	7	.....	52	78
Allard	56	R	4	10	1	.....	15	48
Belbutte	57	R	2	6	0	.....	8	16
Birch Lake	58	R	19	5	3	.....	27	68
Turtle Lake	59	R	1	12	2	.....	15	63
Nault	60	R	7	21	1	.....	29	60
Midnight Lake	61	R	14	14	6	.....	34	56

NORTH BATTLEFORD (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Claudius Charles Davies	Cameron Ross McIntosh	Leonard Arthur Cattanach Panton			
Turtle River	62	R	41	7	12	.....	60	121
Vawn	63	R	23	42	2	.....	67	84
St. Hipolyte	64	R	39	50	2	.....	91	162
Edam	65	R	72	65	32	.....	169	242
Poplar Dell	66	R	44	27	20	1	92	164
Dulwich	67	R	23	7	11	.....	41	60
Daysville	68	R	24	23	7	1	55	85
Mervin	69	R	39	49	72	.....	160	238
Westhazel	70	R	46	6	3	3	58	73
Paradise Hill	71	R	18	41	5	1	65	84
Warnock	72	R	41	12	1	.....	54	79
Turtleford	73	R	49	29	70	.....	148	203
Turtlegrove	74	R	38	6	13	1	58	93
Livelong	75	R	7	23	3	.....	33	53
Deer Run	76	R	6	15	7	1	29	47
Cleeves	77	R	14	21	9	.....	44	84
Emmaville	78	R	12	16	3	.....	31	73
LeClair	79	R	8	51	1	.....	60	108
Frenchman's Butte	80	R	3	8	5	.....	16	45
Charlotte	81	R	3	51	5	.....	59	127
Englishman River	82	R	6	59	9	1	75	99
Spruce Lake	83	R	9	47	60	.....	116	148
Island Lake	84	R	8	6	10	.....	24	74
Cuffley	85	R	2	9	18	1	30	101
Moose Head	86	R	0	3	12	.....	15	35
Bright Sand	87	R	4	16	5	.....	25	79
Stowlea	88	R	10	20	18	5	53	76
St. Walburg	89	R	22	86	43	1	152	253
Glenbogie	90	R	32	9	6	.....	47	92
Red Cross	91	R	4	28	2	.....	34	88
Grassy Lake	92	R	5	6	0	.....	11	25
Fort Pitt	93	R	8	33	3	.....	44	108
Harlan	94	R	17	13	7	.....	37	54
Onion Lake	95	R	2	20	18	.....	40	52
Loon Lake	96	R	6	15	4	.....	25	72
Beaver River Ferry	97	R	0	7	0	.....	7	35
Canoe Lake	98	R	0	6	1	.....	7	19
Buffalo River	99	R	0	3	1	.....	4	25
Partage la Loche	100	R	[1]	.....	.....	.....	.....	169
Lake Shagwenan	101	R	4	12	0	.....	16	69
The Narrows	102	R	0	13	1	.....	14	43
Ile à la Crosse	103	R	1	42	0	.....	43	167
LaPlonge	104	R	2	36	0	.....	38	60
Waterhen Lake	105	R	0	13	1	.....	14	22
Barnes Ferry	106	R	0	4	4	.....	8	27
Pegasus	107	R	1	16	7	.....	24	89
Rabbitt River	108	R	3	13	3	1	20	58
Meadow Lake South	109	R	0	19	1	.....	20	52
Meadow Lake	110	R	6	114	42	6	168	217
Island Hill	111	R	1	22	1	.....	24	48
Waterhen River	112	R	0	8	1	.....	9	10
Green Lake	113	R	0	67	0	.....	67	145
Sled Lake	114	R	0	5	1	.....	6	16
Dore Lake	115	R	1	20	0	.....	21	36
Head Stony Lake	116	R	1	6	0	.....	7	7
Witchekan	117	R	8	29	9	.....	46	124
Parker	118	R	3	11	0	.....	14	41
Shell River	119	R	5	39	2	2	48	64
Beliview	120	R	10	13	5	.....	28	76
Mildred	121	R	1	8	0	.....	9	32
Shell Lake	122	R	11	4	9	.....	24	89
Paddling Lake	123	R	10	11	4	.....	25	92
Iroquois	124	R	4	4	1	.....	9	51
Moon Hills	125	R	5	24	1	1	31	103
Sich	126	R	6	14	1	.....	21	127

[1] Ballot Box did not arrive in time.—La boîte de scrutin n'est pas arrivée à temps.

NORTH BATTLEFORD (NORD)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Claudius Charles Davies	Cameron Ross McIntosh	Leonard Arthur Cattanach Panton			
Krydor	127	R	14	81	6	1	102	251
Greystone	128	R	1	34	0	.....	35	163
Scott School	129	R	0	30	0	1	31	49
Great Deer	130	R	3	24	3	.....	30	152
Halcyonia	131	R	43	29	5	.....	77	124
Borden	132	R	37	23	52	1	113	152
Turtle Lake	133	R	15	13	5	.....	33	54
Radisson	134	R	15	15	3	.....	33	74
" A	135	R	34	79	52	.....	165	240
Hopewell	136	R	32	27	2	2	63	136
Maymont	137	R	25	58	26	1	110	155
" A	138	R	35	13	9	.....	57	89
Fielding	139	R	34	39	43	.....	116	148
Scottville	140	R	8	13	0	1	22	104
Wheat Heart	141	R	21	10	7	.....	38	127
Barabach	142	R	4	33	0	3	40	108
Slava	143	R	7	20	1	2	30	121
Hillsborough	144	R	11	6	4	.....	21	44
Grey School	145	R	34	38	7	.....	79	117
Ruddell	146	R	38	19	21	.....	78	123
Badger Bluff	147	R	23	15	12	1	51	81
Richard	148	R	17	72	6	1	96	148
Speers	149	R	38	56	25	.....	119	155
Hafford	150	R	23	123	26	.....	172	249
Redberry	151	R	10	90	1	1	102	232
Langley	152	R	26	19	3	.....	48	114
Keatley	153	R	15	6	24	.....	45	104
Oldbury	154	R	17	6	1	.....	24	89
Whitkow	155	R	47	29	5	.....	81	128
Tuberville	152	R	15	12	1	.....	28	51
Alticane	157	R	10	4	2	.....	16	43
Albertown	158	R	2	30	0	1	33	80
Lorenzo School	160	R	0	32	0	.....	32	127
Bahniuk	159	R	3	22	0	.....	25	101
Ravenhead	161	R	13	29	0	.....	42	123
Howard	162	R	4	20	1	.....	25	129
Totals—Totaux	165	.....	2,697	4,204	1,830	69	8,800	16,203

Majority for / Majorité pour **Cameron Ross McIntosh** over (sur) **C. C. Davies, 1,507. / L. A. C. Panton, 2,374.**

HUMBOLDT Population—1921, 37,128

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wallace Stewart	Albert Frederick Totzke	Edward S. Wilson			
Kandahar	1	R	45	27	7	.....	79	142
Dafoe	2	R	54	21	20	.....	95	152
Jansen	3	R	17	51	11	.....	79	212
Prairie Rose	4	R	11	6	1	.....	18	66
Esk	5	R	19	16	1	1	37	202
Drake	6	R	67	27	7	2	103	216
Lanigan Town	7	R	13	88	49	1	151	199
" Rural	8	R	27	4	7	.....	38	111
Wright	9	R	23	4	3	.....	30	88
Guernsey	10	R	36	24	24	.....	84	155
Cressman	11	R	44	5	0	.....	49	182
Eltham	12	R	36	0	2	.....	38	176
Morrison	13	R	23	8	0	.....	31	156
Young A	14A	R	50	36	37	.....	123	255
" B	14B	R	48	1	2	.....	51	92
Zangwill	15	R	21	7	2	.....	30	79
Zelma	16	R	97	48	12	1	158	256
Lebenan	17	R	15	22	4	.....	41	167
Allan	18	R	15	99	20	1	135	233
Forslund	19	R	17	18	0	1	36	109
Neely	20	R	30	7	11	.....	48	104
Viscount	21	R	44	78	62	1	185	299
Plunkett	22	R	43	16	9	2	70	161
Brithdir	23	R	8	1	4	.....	13	113
McTigh	24	R	40	1	19	.....	60	140
Attica	25	R	32	6	3	.....	41	126
Sinnett	26	R	9	38	0	.....	47	122
Le Roy	27	R	46	6	11	.....	63	258
Nealdale	28	R	19	0	1	.....	20	145
Big Quill Lake	29	R	33	1	3	1	38	66
Wimmer	30	R	12	10	0	.....	22	129
Watson Rural	31	R	13	12	2	1	28	90
" Town	32	R	33	54	30	2	119	170
Martin	33	R	4	14	2	.....	20	132
McCullough	34	R	25	2	0	.....	27	88
Shady Grove	35	R	11	19	1	.....	31	90
Banner	36	R	4	15	2	.....	21	116
Burr	37	R	10	17	12	1	40	117
Hillsley	38	R	38	22	9	.....	69	166
Easterley	39	R	11	32	3	.....	46	120
Rutan	40	R	45	2	5	1	53	150
Colonsay	41	R	69	42	10	.....	121	215
Elstow	42	R	41	22	24	1	88	184
St. Denis	43	R	11	36	0	.....	47	178
Beebe	44	R	10	10	2	.....	22	156
Meacham	45	R	17	63	9	2	91	249
Saxby	46	R	43	10	0	.....	53	123
Lucasville	47	R	10	6	4	1	21	101
Hessledale	48	R	10	12	0	.....	22	100
McLean	49	R	3	12	0	.....	15	79
Pain	50	R	16	18	0	.....	34	170
McIntyre	51	R	22	6	0	1	29	159
Peterson	52	R	27	23	2	.....	52	134
Koob	53	R	15	14	7	1	37	120
Carmel	54	R	15	58	3	1	77	169
Dixon	55	R	8	18	10	.....	36	107
Humboldt Rural	56	R	6	66	15	.....	87	207
Humboldt Town	57A	R	21	80	104	1	206	272
"	57B	R	18	101	67	.....	186	264
"	57C	R	30	105	66	.....	201	257
Muenster	58	R	5	64	10	.....	79	184
St. Gregor	59	R	11	51	8	.....	70	113
Englefeldt	60	R	62	10	15	.....	87	191
Vossen	61	R	15	17	2	.....	34	151
Green Meadow	62	R	14	7	5	.....	26	150

HUMBOLDT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wallace Stewart	Albert Frederick Totzke	Edward S. Wilson			
Lake Edward	63	R	21	1	4	.....	26	164
Spalding	64	R	52	52	4	1	109	228
Laurier	65	R	10	0	0	.....	10	113
Annaheim	66	R	3	60	0	2	65	162
Schuller	67	R	6	14	1	.....	21	87
Marysburg	68	R	15	61	8	3	87	172
Fulda	69	R	5	75	1	.....	81	174
Keller	70	R	1	5	1	.....	7	79
Bruno	71A	R	31	66	0	.....	97	189
Bruno	71B	R	19	57	5	1	82	166
Dana	72	R	31	58	3	.....	92	208
Thiel Krentz	73	R	4	12	0	.....	16	89
Bremen	74	R	7	25	1	1	34	86
Prud'homme	75	R	105	90	0	.....	195	257
Vonda	76A	R	19	73	9	.....	101	141
"	76B	R	16	79	10	1	106	164
Steinbach	77	R	12	11	5	.....	28	217
Aberdeen	78	R	42	53	17	1	113	224
Fish Creek	79	R	47	25	0	2	74	204
McGregor	80	R	7	26	0	.....	33	181
Florek	81	R	3	54	2	.....	59	164
Forner	82	R	17	7	0	.....	24	147
Leofeld	83	R	2	19	0	.....	21	68
Cudworth	84	R	24	92	6	.....	122	235
Duerr	85	R	5	22	0	.....	27	65
Willmont	86	R	0	33	0	.....	33	70
Lake Lenore	87	R	24	72	13	2	111	190
Stuckl	88	R	5	10	4	.....	19	76
Byng	89	R	20	20	3	.....	43	139
Naicam	90	R	30	53	10	.....	93	153
Olson	91	R	47	24	3	.....	74	165
Lac Vert	92	R	97	1	11	.....	109	176
Pleasantdale	93	R	31	10	31	.....	72	170
Kermaria	94	R	10	25	7	1	43	110
Daylesford	95	R	18	4	12	.....	34	148
Verndale	96	R	3	11	7	1	22	205
Middle Lake	97	R	13	2	1	.....	16	184
St. Benedict	98	R	15	19	1	.....	35	134
Hoodoo	99	R	6	15	0	.....	21	95
St. Meinrad	100	R	5	26	0	.....	31	113
Horodenko	101	R	0	33	4	.....	37	134
Poltawa	102	R	1	36	1	.....	38	107
Alvena	103	R	10	46	20	.....	76	173
Vladmr	104	R	10	19	1	3	33	91
Totals—Totaux	109	.....	2,536	3,212	967	43	6,758	16,800

Majority for / Majorité pour **Albert Frederick Totzke** over (sur) **Charles Wallace Stewart, 676. / Edward S. Wilson, 2,245.**

KINDERSLEY Population—1921, 28,997.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Lewis Acheson	Archibald. M. Carmichael	William Charles Sutherland			
Court	1	R	6	23	10	.....	39	83
Antelope Park	2	R	1	10	8	.....	19	61
Loverna	3	R	35	28	37	.....	100	180
Pizarro	4	R	1	16	5	.....	22	86
Alsask	5	R	117	9	57	4	187	236
Merid	6	R	14	3	26	.....	43	79
Sunshine Valley	7	R	0	17	16	.....	33	78
Eyre	8	R	21	7	10	.....	38	85
Masonville	9	R	5	12	1	.....	18	65
Mayfield	10	R	5	22	6	.....	33	59
Castle Coombe	11	R	4	7	9	.....	20	38
McElmon	12	R	5	6	0	.....	11	24
Moir	13	R	0	10	0	.....	10	20
Mantario	14	R	6	33	7	.....	46	88
Marengo	15	R	15	43	50	.....	108	175
Haight	16	R	1	14	8	.....	23	90
Hoosier	17	R	1	25	18	.....	44	58
Umphrey	18	R	2	17	1	.....	20	43
Fusilier	19	R	3	23	5	.....	31	49
Major	20	R	14	35	13	1	63	90
Martin	21	R	7	12	2	.....	21	29
Dewar Lake	22	R	2	20	5	1	28	66
Huron	23	R	7	27	5	.....	39	50
Flaxcombe	24	R	25	63	27	.....	115	172
Bailey	25	R	2	20	2	.....	24	54
La Porte	26	R	5	15	27	.....	47	65
Royal Canadian	27	R	5	12	1	.....	18	48
Gorefield	28	R	1	15	2	.....	18	37
Dungloe	29	R	2	6	2	.....	10	58
Cornfeld	30	R	0	18	19	1	38	56
Eatonia	31	R	14	36	76	1	127	188
Alexander	32	R	2	35	7	.....	44	80
Pinkham	33	R	10	82	12	.....	104	169
South Smiley	34	R	3	21	1	.....	25	45
North Smiley	35	R	14	10	17	.....	41	88
Joffre	36	R	6	11	2	.....	19	48
Superb	37	R	13	11	18	.....	42	78
Ashford	38	R	5	4	2	.....	11	36
Berg	39	R	0	11	3	.....	14	34
Driver	40	R	7	21	15	.....	43	66
Awde Hill	41	R	0	18	0	.....	18	60
Clover Hill	42	R	3	28	3	.....	34	72
Fairmount	43	R	0	38	11	1	50	79
Stony Vista	44	R	9	36	1	.....	46	66
Hanson	45	R	0	52	5	.....	57	88
Teepee	46	R	0	15	18	.....	33	75
Tuscola	47	R	4	26	0	.....	30	77
Glidden	48	R	8	41	17	.....	66	116
South Valley	49	R	2	40	4	.....	46	69
Kindersley	50A	R	39	42	68	.....	149	642
"	50B	R	30	57	67	.....	154	
"	50C	R	25	37	73	.....	135	
Merrington	51	R	0	28	7	.....	35	55
Coleville South	52	R	2	21	10	.....	33	70
" North	53	R	4	31	24	.....	59	89
Elmpoint	54	R	0	3	18	.....	21	58
Ermine	55	R	0	11	20	.....	31	74
Proudville	56	R	2	4	19	.....	25	46
Killarney	57	R	2	11	7	.....	20	48
Avonhill	58	R	8	26	7	.....	41	80
Beadle	59	R	18	38	19	1	76	195
Bostonia	60	R	4	16	5	.....	25	50
Madison	61	R	13	28	13	.....	54	114
Flavell	62	R	8	31	3	.....	42	78
Owensville	63	R	2	30	6	.....	38	71

KINDERSLEY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Lewis Acheson	Archibald M. Carmichael	William Charles Sutherland			
Snipe Lake	64	R	2	34	3	.....	39	89
Amdewanda	65	R	3	13	8	.....	24	60
Netherhill	66	R	11	53	43	.....	107	175
Eagle Lake	67	R	1	9	4	.....	14	42
Mirror	68	R	2	4	6	.....	12	54
Millerdale	69	R	2	2	40	.....	44	85
Sable	70	R	2	6	36	.....	44	62
Dodsland	71	R	8	13	79	.....	100	213
Druid	72	R	9	17	47	1	74	115
Lakeside	73	R	1	13	10	.....	24	78
Minor Lake	74	R	0	11	4	.....	15	57
Brock	75	R	10	88	35	.....	133	211
Lovedale	76	R	3	18	9	.....	30	62
Eston	77	R	45	72	66	2	185	284
Krafton	78	R	2	7	4	.....	13	79
Yellow Cactus	79	R	5	19	9	.....	33	75
Richlea	80	R	9	60	53	.....	122	181
Penkill	81	R	5	17	15	.....	37	57
D'Arcy	82	R	17	26	17	1	61	164
Denehurst	83	R	0	9	0	.....	9	70
Glasgow	84	R	1	21	1	.....	23	72
Plenty	85	R	23	27	36	.....	86	158
Peace	86	R	3	10	5	.....	18	} 93
Richloam	87	R	3	26	4	.....	33	
Stranraer	88	R	9	23	15	.....	47	116
Glengarry	89	R	2	11	1	.....	14	77
Kensington	90	R	9	12	1	.....	22	61
Oskaloosa	90A	R	6	6	6	.....	18	59
Fiske	91	R	15	44	12	.....	71	159
Bickleigh	92	R	1	31	3	.....	35	129
Plato	93	R	9	40	49	1	99	157
Pleasant	94	R	6	32	7	.....	45	85
Tyner	95	R	1	37	11	.....	49	95
Fundale	96	R	3	7	12	.....	22	65
Neosha	97	R	3	59	3	.....	65	114
Neuve Chapelle	98	R	2	20	8	.....	30	40
Lacadena	99	R	4	36	14	.....	54	106
Greenan	100	R	6	10	28	.....	44	88
Valley Field	101	R	0	10	0	.....	10	62
Herschel	102	R	22	24	48	.....	94	135
Lawson	103	R	6	21	2	.....	29	83
Daisy Hill	104	R	0	12	5	.....	17	95
Gunworth	105	R	2	50	8	.....	60	104
Wartime	106	R	4	23	18	.....	45	97
Mondou	107	R	7	7	4	.....	18	43
Sanctuary	108	R	33	26	19	1	79	168
Tuberose	109	R	12	32	41	1	86	133
Horse Butte	110	R	1	53	22	.....	76	140
Saskatchewan Landing	111	R	6	8	41	.....	55	75
Kyle	112, 119	R	14	32	40	.....	86	150
Clearwater	113	R	5	29	2	.....	36	82
East Gap	114	R	6	4	5	.....	15	54
Elrose	115	R	43	69	56	.....	168	201
Hughton	116	R	4	46	61	.....	111	190
Hester	117	R	7	5	10	.....	22	43
South Dean	118	R	1	14	5	.....	20	30
Neasdon	120	R	1	29	11	.....	41	58
Alford	121	R	0	5	8	.....	13	59
Forgan	122	R	4	46	16	1	67	115
Wiseton	123	R	12	79	41	.....	132	184
Sawyer	124	R	3	11	11	.....	25	106
Coteau Plains	125	R	1	7	23	.....	31	51
Kirby	126	R	1	23	12	.....	36	69
Beechy	127	R	16	55	22	.....	93	165
Buffalo Basin	128	R	3	13	5	.....	21	68

KINDERSLEY—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Lewis Acheson	Archibald M. Carmichael	William Charles Sutherland			
Ashdown	129	R	0	1	4	.....	5	32
Steeldale	130	R	9	8	5	.....	22	81
Dinsmore	131	R	53	49	49	.....	151	248
Abermule	132	R	0	5	5	.....	10	61
Rossduff	133	R	4	7	15	.....	26	66
Pearson	134	R	3	12	16	.....	31	116
Ardkenneth	135	R	3	12	7	.....	22	59
Bernard	136	R	4	25	11	.....	40	103
Demaine	137	R	5	24	32	.....	61	133
Lucky Lake	138	R	22	24	39	.....	85	159
New Bank	139	R	2	25	8	.....	35	45
Rock Point	140	R	1	10	14	.....	25	35
Big Valley	141	R	0	4	6	.....	10	58
Macrorie	142	R	27	72	54	.....	153	302
Tichfield	143	R	0	24	3	.....	27	121
Dunblane	144	R	33	19	37	3	92	186
Birsay	145A	R	4	34	28	.....	65	155
East Birsay	145B	R	17	10	38	.....	65	122
Tullis	146	R	0	39	14	.....	53	104
Greenbrier	147	R	4	17	20	.....	41	112
New Hazelton	148	R	2	16	12	.....	30	134
Totals—Totaux	151	.....	1,218	3,631	2,614	21	7,484	14,605

Majority for / Majorité pour **Archibald M. Carmichael** over (sur) **W. C. Sutherland, 1,017.** / **J. L. Acheson, 2,413.**

LAST MOUNTAIN Population—1921, 34,054.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry Butcher	William Russell Fansher	John Walter Matthewson			
Craven	1	R	37	20	66	.....	123	175
Valleyview	2	R	13	37	18	.....	68	129
Loon Creek	3	R	3	25	8	.....	36	64
Wheatwyn	4	R	47	9	7	.....	63	110
Fairy Hill	5	R	74	6	4	.....	84	134
Glenbrae	6	R	40	21	7	2	70	147
Longlaketon	7	R	37	5	15	.....	57	98
Silton	8	R	53	11	49	.....	113	151
Stoneycroft	9	R	6	47	20	.....	73	107
Pengarth	10	R	26	57	11	.....	94	146
Gibbs	11	R	14	45	23	.....	82	110
Bulyea	12	R	44	99	37	.....	180	292
Earl Grey	13	R	92	67	46	2	207	327
Southey	14	R	61	19	21	.....	101	152
"	14A	R	75	32	20	1	128	170
Markinch	15	R	75	65	29	.....	169	240
Cupar	16	R	47	22	49	.....	118	176
"	16A	R	48	22	55	.....	125	183
Fox Hills	17	R	7	3	9	.....	19	96
Gregherd	18	R	9	33	0	1	43	97
West Branch	19	R	19	38	8	.....	65	140
Butterton	20	R	33	57	6	.....	96	146
Strassburg	21	R	47	88	42	.....	177	265
"	21A	R	72	24	134	.....	230	261
Ravineside	22	R	9	42	7	1	59	101
Lake Centre	23	R	17	26	22	.....	65	95
Duval	24	R	48	30	68	2	148	174
C apton	25	R	15	36	7	.....	58	99
Elbourne	26	R	26	27	0	.....	53	63
Oak Lake	27	R	3	14	3	.....	20	83
Arbury	28	R	61	2	0	.....	63	167
Marr Hall	29	R	7	17	0	.....	24	126
Arpod	30	R	15	13	11	.....	39	88
Eskdale	31	R	14	9	1	.....	24	117
Garnock	32	R	10	14	0	.....	24	136
Watson	33	R	28	9	4	.....	41	76
Ituna	34	R	89	29	28	.....	146	202
Morrison	35	R	17	19	2	2	40	92
Jasmin	36	R	29	45	5	.....	79	149
Kelliher	37	R	69	104	32	.....	205	305
Le Ross	38	R	52	28	6	.....	86	176
Steele	39	R	23	10	3	.....	36	133
The Forks	40	R	36	2	2	.....	40	114
Drinking Creek	41	R	53	3	2	3	61	77
Last Mountain	42	R	4	28	6	.....	38	99
Swannell	43	R	2	54	23	.....	79	92
Cymric	44	R	39	14	20	.....	73	108
Arlington Beach	45	R	0	46	15	.....	61	118
Taylorboro	46	R	10	59	1	.....	70	103
Govan A—K	47	R	39	37	58	1	135	167
" L—Z	47A	R	56	48	30	.....	134	164
Clear Lake	48	R	14	58	8	.....	80	119
Lornehill	49	R	7	64	9	.....	80	114
Highclere	50	R	8	56	3	.....	67	121
Wolfsheim	51	R	40	12	1	.....	53	106
Gordon	52	R	34	16	10	.....	60	159
Lestock	53	R	112	51	3	4	170	249
Eastward	54	R	1	61	0	.....	62	98
Walkerville	55	R	18	24	1	.....	43	117
Winthorpe	56	R	45	7	6	.....	58	132
Horse Lake	57	R	1	20	0	.....	21	125
Wilbur	58	R	10	28	7	.....	45	154
Marlowe	50	R	3	45	3	.....	51	87
Westmoor	60	R	17	51	1	.....	69	76
Punnichy	61	R	105	37	17	.....	159	213

LAST MOUNTAIN—*Con.*

Polling Divisions. Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Harry Butcher	William Russell Fansher	John Walter Matthewson			
Quinton	62	R	59	22	15	.....	96	135
Raymore	63	R	93	76	18	1	188	228
Semans	64	R	34	80	26	1	141	198
"	64A	R	39	79	35	1	154	205
Tate	65	R	23	57	24	.....	104	213
Hatfield	66	R	21	28	3	.....	52	80
Long Lake	67	R	12	41	3	.....	56	70
Wexford	68	R	7	16	1	1	25	52
Nokomis	69	R	29	55	25	.....	109	164
"	69A	R	87	17	60	5	169	240
Poorman	70	R	6	32	8	.....	46	167
Dickens	71	R	6	5	1	.....	12	36
Round Plains	72	R	15	44	1	.....	60	85
Emerald	73	R	8	50	0	.....	58	94
Ladstock	74	R	3	16	2	.....	21	80
Cuthill	75	R	53	8	2	.....	63	158
Malby	76	R	27	15	19	.....	61	126
Foam Lake	77	R	30	48	19	.....	97	172
Foam Lake	77A	R	87	25	51	.....	163	202
Kilvin Grove	78	R	18	9	12	.....	39	110
Morrisville	79	R	6	25	6	.....	37	135
Birch Creek	80	R	7	28	0	.....	35	108
Wishart	81	R	16	21	1	.....	38	182
Touchwood	82	R	14	3	0	.....	17	112
Kutawa	83	R	29	15	3	.....	47	82
Perryville	84	R	10	39	0	.....	49	68
Saline Creek	85	R	14	59	1	.....	74	120
Richforms	86	R	13	15	22	.....	50	130
Ambassador	87	R	24	45	12	.....	81	105
Andora	88	R	19	13	7	.....	39	58
Thornfield	89	R	18	23	1	.....	42	59
Lockwood	90	R	48	21	26	1	96	139
Howatt	91	R	3	26	16	.....	45	91
Depew	92	R	5	5	7	.....	17	68
Copeland	93	R	97	64	8	.....	169	277
Big Quill	94	R	30	10	3	.....	43	137
Product	94A	R	15	7	0	.....	22	65
East Lynne	95	R	28	8	3	.....	39	104
Rushville	96	R	11	20	1	.....	32	83
Dunning	97	R	2	6	15	.....	23	85
Leslie	98	R	38	36	30	.....	104	227
Totals—Totaux	105	.....	3,269	3,359	1,596	29	8,253	14,460

Majority for / Majorité pour **William Russell Fansher** over (sur) **Harry Butcher, 90. / John Walter Matthewson, 1,763.**

LONG LAKE Population—1921, 32,308.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Stewart Adrain	John Frederick Johnston	Harry Wilmot Ketcheson			
Grand Coulée	1	R	5	15	6	.....	26	112
Pense	2A	R	47	31	11	2	91	155
"	2B	R	52	22	11	.....	85	146
Belle Plaine	3	R	22	15	4	1	42	112
Keystown	4	R	22	20	6	.....	48	145
Grand Coulée	5	R	26	57	15	.....	98	174
Dundonald	6	R	15	4	28	.....	47	105
Cottonwood	7	R	17	15	16	.....	48	114
Fairville	8	R	13	25	20	.....	58	155
Waldorf	9	R	10	20	1	.....	31	97
Vanceburg	10	R	14	25	7	1	47	98
Disley	11	R	44	67	22	.....	133	220
Lumsden	12	R	43	54	10	.....	107	168
Dundee	13	R	20	14	11	.....	45	68
Regina Beach	14	R	15	32	5	.....	52	138
Moorland	15	R	15	12	4	.....	31	53
Bethune	16	R	83	95	7	.....	185	247
Buffalo View	17	R	8	12	17	.....	37	88
Sunset	18	R	12	16	8	1	37	133
Sheppard	19	R	10	4	1	.....	15	73
Findlater	20	R	43	14	17	.....	74	102
Edwards	21	R	12	10	11	.....	33	59
Keddleston	22	R	17	44	10	1	72	114
Dilke	23	R	18	63	14	.....	95	184
Kenochee	24	R	3	32	7	.....	42	96
Chamberlain	25	R	37	41	17	1	96	159
Banbury	26	R	18	14	3	.....	35	74
Spence	27	R	4	17	10	.....	31	88
Hustlers	28	R	13	2	4	.....	19	70
Smiths	29	R	11	27	3	1	42	125
Aylesbury	30	R	41	65	2	.....	108	190
Holdfast	31	R	34	70	5	1	110	216
Lakeside	32	R	1	59	0	1	61	128
Penzance	33	R	15	89	14	1	119	244
Craik	34A	R	76	104	4	1	185	257
"	34B	R	82	103	2	.....	187	296
Eildon	35	R	10	33	11	2	56	123
Woodmere	36	R	0	10	0	.....	10	37
Elbow	37A	R	42	64	26	2	134	211
"	37B	R	33	63	14	.....	110	168
Rosemae	38	R	0	8	31	.....	39	79
McGregor	39	R	3	0	23	.....	26	55
Reber	40	R	11	20	29	.....	60	109
Girvin	41	R	53	55	45	3	156	238
Sunny Knoll	42	R	24	18	8	.....	50	103
Liberty	43	R	26	102	11	2	141	277
Ohio	44	R	5	11	7	.....	23	54
Stalwart	45	R	44	17	11	.....	72	169
Bermuda	46	R	17	12	6	.....	35	116
Trenton	47	R	5	5	32	.....	42	72
New Deloraine	48	R	3	35	43	.....	81	122
Davidson	49A	R	20	102	75	1	198	289
"	49B	R	15	74	61	.....	150	233
Willner	50	R	1	14	22	.....	37	49
Pebble Beach	51	R	2	10	39	.....	51	75
Bright	52	R	5	32	5	.....	42	78
Loreburn	53	R	29	20	26	1	76	159
Bonnie View	54	R	4	15	7	1	27	70
Strongfield	55	R	17	47	20	.....	84	205
Riverside	56	R	1	7	11	.....	19	121
Grunerud	57	R	0	23	14	.....	27	96
Davey's	58	R	8	24	1	1	34	111
Hawarden	59	R	38	86	12	.....	136	288
Palmer	60	R	1	27	2	.....	30	65

LONG LAKE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Stewart Adrain	John Frederick Johnston	Harry Wilmot Ketcheson			
Bladworth	61A	R	35	100	19	2	156	201
"	61B	R	19	99	12	1	131	160
Atleys	62	R	0	6	23	.....	29	49
Maple Valley	63	R	24	14	37	.....	75	120
Devils Creek	64	R	11	9	5	.....	25	151
Imperial	65A	R	30	46	15	.....	91	137
"	65B	R	64	66	27	1	158	221
Watertown	66	R	18	29	11	.....	58	78
Simpson	67	R	31	95	18	1	145	305
Elliott	68	R	3	8	3	1	15	202
Smithburg	69	R	0	11	32	.....	43	79
Aikens	70	R	5	34	9	.....	48	113
Kenaston	71	R	43	43	20	2	108	131
Strong	72	R	9	4	16	.....	29	110
Mac	73	R	0	7	22	.....	29	99
Glenside	74	R	27	62	11	.....	100	130
Broderick	75	R	10	71	19	.....	100	134
Nary	76	R	3	6	32	.....	41	108
Hamre	77	R	0	3	26	.....	29	60
Eden Valley	78	R	0	6	47	.....	53	108
White Wings	79	R	0	0	16	.....	16	55
Hanley	80	R	17	62	96	4	179	243
Crescent View	81	R	1	42	11	.....	54	115
Zid	82	R	8	17	7	.....	32	181
McCraney	83	R	3	22	13	.....	38	149
Horse Shoe Lake	84	R	0	14	25	.....	39	59
Arthur	85	R	1	9	1	.....	11	122
Manitou	86	R	4	7	13	.....	24	34
Hillcrest	87	R	0	0	32	1	33	96
Amazon	88	R	5	35	48	2	90	167
Venn	89	R	13	64	26	.....	103	203
Watrous	90A	R	34	88	62	1	185	301
"	90B	R	51	80	66	.....	197	316
Renown	91	R	2	10	21	.....	33	107
Lumsden	92	R	39	44	7	1	91	116
"	93	R	59	41	5	.....	105	137
Totals—Totaux	100	.....	1,904	3,497	1,768	42	7,211	13,872

Majority for / Majorité pour **John Frederick Johnston** over (sur) **S. Adrain, 1,593. / H. W. Ketcheson, 1,729.**

MACKENZIE Population—1921, 34,669

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Milton Neil Campbell	John Angus MacMillan			
Duck Mountain	1	R	32	48	2	82	221
Bears Head	2	R	17	1	.....	18	143
White Beech	3	R	33	0	.....	33	240
Maloneck	4	R	37	8	.....	45	134
Padola	5	R	10	29	.....	39	166
Racing Lake	6	R	45	26	1	72	271
St. Phillips	7	R	29	32	.....	61	211
Arran	8	R	33	19	.....	52	94
Pelly	9	R	180	27	.....	207	253
Sunny Isle	10	R	31	8	.....	39	98
Swan Plain	11	R	9	22	1	32	173
Arabella	12A	R	19	2	1	22	25
"	12B	R	15	9	.....	24	41
Norquay	13	R	78	58	3	139	262
" South (Sud)	14	R	34	15	.....	49	137
Njersda	15	R	43	5	1	49	179
Whitouch	16	R	8	35	.....	43	245
Moss Lake	17	R	19	13	.....	32	120
Hyas	18	R	50	7	.....	57	153
Danbury	19	R	13	3	.....	16	138
Glen Elder	20	R	28	3	.....	31	139
Gold Bank	21	R	15	20	.....	35	119
Good Hue	22	R	37	5	.....	42	121
Stenen	23	R	102	36	.....	138	226
Crystal Lake	24	R	16	5	.....	21	110
Amsterdam	25	R	15	52	.....	67	248
Meadowvale	26	R	2	8	.....	10	80
Tiny	27	R	14	48	.....	62	144
Norway	28	R	56	27	.....	83	133
Preeceville A-M	29A	R	71	43	.....	114	210
" N-Z	29B	R	36	25	.....	61	115
Tadmore	30	R	37	8	.....	45	108
Sturgis	31	R	72	23	.....	95	216
Cavel	32	R	27	3	.....	30	210
Segurdson	33	R	5	5	.....	10	31
Halchuk	34	R	14	4	.....	18	37
Harris	35	R	15	15	.....	30	159
Etomimami	36	R	59	6	.....	65	188
Buchanan South (Sud)	37	R	69	43	.....	112	286
" North (Nord)	38	R	79	13	4	96	161
Mitchellview	39	R	40	9	.....	49	231
Ketchen	40	R	30	11	.....	41	137
Prairie North (Nord)	41	R	40	2	.....	42	141
Ohrn	42	R	14	6	.....	20	62
Rockford	43	R	12	1	.....	13	46
Miller	44	R	6	10	.....	16	140
Hazel Dell	45	R	28	1	.....	29	225
Dobrowoody	46	R	7	39	.....	46	136
Rama	47	R	54	24	1	79	244
Boxmore	48	R	53	15	1	69	227
Invermay	49	R	80	62	.....	142	253
Silver Springs	50	R	0	9	.....	9	86
Thunderhill	51	R	6	16	.....	22	60
Gunn	52	R	2	10	.....	12	55
Humphries	53	R	0	4	.....	4	25
Lintlaw	54	R	31	41	.....	72	189
Heatherbank	55	R	13	11	1	25	90
Stonewall	56	R	27	4	.....	31	68
Netherton	57	R	19	2	.....	21	66
Whitesand	58	R	9	9	.....	18	122
Margo	59	R	81	53	.....	134	223
Benton	60	R	31	8	.....	39	77
Bond	61	R	38	6	.....	44	111
Nut Mountain	62	R	25	5	.....	30	96
Yellow Quill	63	R	17	1	.....	18	48

MACKENZIE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Milton Neil Campbell	John Angus MacMillan			
Herbert	64	R	10	2	.....	12	39
Greenwater	65	R	0	4	.....	4	7
Cluffield	66	R	24	2	.....	26	165
Kelvington	67	R	108	70	.....	178	282
Summitt	68	R	49	7	.....	56	136
Bear Lake	69	R	11	13	.....	24	70
Kuroki	70	R	48	46	.....	94	166
Quill Plains	71	R	22	33	.....	55	115
Kristnes	72	R	58	8	.....	66	145
Fishing Lake	73	R	25	22	.....	47	116
Sunderland	74	R	26	31	.....	57	124
Meadow Bank	75	R	47	15	.....	62	109
Pipestone	76	R	22	5	.....	27	127
Ottawa	77	R	19	56	.....	75	164
Nobleville	78	R	4	19	.....	23	93
Red Deer	79	R	3	10	.....	13	96
Barford	80	R	9	8	.....	17	77
Archerville	81	R	8	7	.....	15	86
Nora	82	R	14	43	.....	57	170
Rose Valley	82A	R	35	32	.....	67	190
Fosston	83	R	11	25	.....	36	82
Hendon	84	R	42	15	.....	57	116
Wadena (Rural)	85	R	22	47	1	70	139
Wadena A-M	86A	R	24	82	.....	106	159
" M-Z	86B	R	14	86	.....	100	138
" Union Hospital	86C	R	6	10	.....	16	
Elfros	87	R	129	44	.....	173	276
Argyle	88	R	26	10	.....	36	57
Paswegin	89	R	32	43	.....	75	119
Harrow	90	R	18	16	.....	34	122
Ponas	91	R	8	23	4	35	118
Ridgeway	92	R	11	11	.....	22	60
Echo Lake	93	R	18	3	.....	21	109
Barrier	94	R	2	24	.....	26	100
Gardenia	95	R	29	19	.....	48	169
Parkvilla	96	R	13	14	.....	27	82
Clair	97	R	10	77	1	88	138
Mozart	98	R	143	24	.....	167	299
Wynyard (Rural)	99	R	81	13	.....	94	178
" Town (Ville)	100A	R	36	117	.....	153	253
" "	100B	R	32	79	.....	111	178
Magnusson	101	R	26	7	.....	33	67
Middle Quill	102	R	8	20	.....	28	89
Quill Lake	103	R	82	103	.....	185	273
Westford	104	R	24	10	.....	34	113
St. Front	105	R	6	20	.....	26	153
Misfeldt	106	R	36	2	.....	38	135
Loring	107	R	11	1	.....	12	40
Totals—Totaux	113	.....	3,609	2,496	22	6,127	15,742

Majority for / Majorité pour } **Milton Neil Campbell, 1,113.**

MAPLE CREEK Population—1921, 38,586

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. Urbain ou rural.	Neil Haman McTaggart	George Spence	James Beck Swanston			
Wideview	1	R	3	0	0	.....	3	13
Rosefield	2	R	4	21	13	.....	38	86
Monchy	3	R	4	31	13	.....	48	69
Diebolt	4	R	2	7	7	.....	16	34
Canuck	5	R	4	15	5	.....	24	94
Treelon	6	R	2	15	8	.....	25	78
Beattie	7	R	5	10	1	.....	16	54
Gilbertson	8	R	0	15	0	.....	15	55
Lakeside	9	R	1	18	10	.....	29	51
South Claydon (Sud)	10	R	12	17	5	.....	34	63
Staynor Hall	11	R	5	3	3	2	13	48
Divide South (Sud)	12	R	9	8	4	.....	21	61
Yellowstone	13	R	13	0	10	1	24	113
Supreme	14	R	10	0	0	.....	10	37
Battle Creek	15	R	7	13	7	.....	27	57
Zentner	16	R	6	8	0	.....	14	40
Willow Creek	17	R	8	5	2	.....	15	24
Govenlock	18	R	2	18	14	.....	34	59
Senate	19	R	14	6	1	.....	21	50
Consul	20	R	5	10	18	.....	33	44
Vidora	21	R	58	16	19	.....	93	161
Robsart	22	R	49	24	9	1	83	186
Chinook	23	R	11	7	1	.....	19	75
Allenby	24	R	7	7	0	.....	14	36
Claydon	25	R	3	5	1	.....	9	47
Echo	26	R	10	23	14	.....	47	68
Frontier	27	R	4	54	1	.....	59	121
Swenson	28	R	14	9	0	.....	23	83
Climax	29	R	19	93	62	1	175	233
Taber	30	R	9	22	25	.....	56	85
Harrisland	31	R	12	74	46	1	133	182
Roche Plain	32	R	13	6	12	1	32	69
Edmond	33	R	2	16	12	.....	30	56
Orkney	34	R	29	35	33	1	98	115
Maysfield	35	R	1	4	4	.....	9	11
Read	36	R	9	36	19	.....	64	100
McCarthy	37	R	0	12	5	1	18	44
Divide East (Est)	38	R	10	20	2	.....	32	112
Coriander	39	R	3	15	0	.....	18	42
Val Marie	40	R	14	27	2	.....	43	59
White Mud	41	R	0	24	3	.....	27	40
Waldville	42	R	10	8	6	.....	24	74
Amelia	43	R	9	19	6	.....	34	89
Whiteclay	44	R	1	7	1	.....	9	81
Eastbrook	45	R	13	25	1	.....	39	81
Anderson	46	R	1	10	3	.....	14	50
Ravenscraig	47	R	25	59	7	1	92	223
Oxarat	48	R	13	2	14	.....	29	60
Merry Flat	49	R	17	9	6	1	33	79
Coulée	50	R	1	8	17	.....	26	73
Belanger	51	R	9	7	11	.....	27	78
Crossfell	52	R	4	8	17	.....	29	101
Klintonel	53	R	8	13	15	1	37	81
Strong	54	R	6	16	13	.....	35	100
Eastend	55	R	9	65	105	.....	179	254
Peterson	56	R	28	4	2	1	35	75
Chambery	57	R	18	6	21	.....	45	72
Quennell	58	R	3	10	10	1	24	43
Hillandale	59	R	15	11	3	.....	29	56
Glen	60	R	1	3	5	.....	9	54
Norge	61	R	14	7	0	.....	21	78
Wallard	62	R	4	6	24	.....	34	85
Buffalo Horn	63	R	1	9	22	.....	32	75
Beaver Valley	64	R	11	7	2	1	21	77
Rockhill	65	R	0	2	12	.....	14	37

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Neil Haman Mc-Taggart	George Spence	James Beck Swanston			
Cloverley	66	R	21	10	5	.....	36	84
Southfork	67	R	1	14	10	.....	25	80
Jumbo Butte	68	R	8	36	7	.....	51	99
Mine Valley	69	R	20	9	13	.....	42	83
Powermine	70	R	11	1	28	1	41	92
Nummola	71	R	10	0	16	.....	26	191
Grandview	72	R	2	36	1	.....	39	81
Driscoll Lake	73	R	3	37	1	.....	41	} 103
Driscoll Lake East (Est)	73A	R	1	9	2	.....	12	
Westerleigh	74	R	4	4	0	.....	8	45
Warren	75	R	18	4	5	.....	27	68
Pinto River	76	R	20	10	4	.....	34	71
Aneroid South (Sud)	77	R	16	12	10	.....	38	98
Quimper	78	R	6	49	3	.....	58	116
McKnight	79	R	10	11	3	.....	24	90
Fairy Lake	80	R	0	6	15	.....	21	77
Boule Coulee	81	R	32	2	1	.....	35	66
Wise Creek	82	R	32	8	0	.....	40	92
Notuken	83	R	2	14	1	.....	17	74
Grassy Creek	84	R	9	13	12	.....	34	85
Marcliffe	85	R	8	11	80	.....	99	100
Shaunavon West (Ouest)	86	R	8	27	128	.....	163	194
" "	86A	R	6	35	134	.....	175	235
" East (Est)	87	R	5	25	101	2	133	134
" "	87A	R	9	29	151	1	190	231
Cliffe	88	R	9	1	73	.....	83	100
Dollard	89	R	2	70	18	1	91	145
Jones Coulee	90	R	1	0	13	.....	14	41
Antelope Lake	91	R	8	2	1	.....	11	66
Paul	92	R	16	11	0	.....	27	49
Kealey Springs	93	R	13	6	6	.....	25	66
Piapot Creek	94	R	0	3	8	.....	11	25
Brysons	95	R	1	6	13	1	21	46
Young	96	R	2	9	5	1	17	22
Mackenzie	97	R	1	2	6	1	10	19
Nuttal	98	R	8	1	0	.....	9	43
Grayburn	99	R	7	6	2	.....	15	31
Box Elder	100	R	6	13	0	.....	19	86
Fish Creek	101	R	16	5	2	.....	23	58
Quick	102	R	13	4	4	.....	21	47
Briggs	103	R	5	4	12	1	22	75
Hay Creek	104	R	14	7	6	.....	27	39
Mutrie	105	R	5	10	8	.....	23	48
Skibbereen	106	R	14	7	8	3	32	51
Manville	107	R	7	10	15	.....	32	59
Stone	108	R	9	13	17	.....	39	89
Garden Head	109	R	14	17	20	3	54	71
Leitchville	110	R	3	13	24	.....	40	91
Polson	111	R	13	5	34	3	55	98
Instow	112	R	12	32	38	1	83	106
Scottsguard	113	R	10	45	45	.....	100	148
Admiral	114	R	37	107	22	.....	166	204
Crichton	115	R	7	21	40	.....	68	115
Cadillac	116	R	5	58	77	3	143	195
Gouverneur	117	R	9	64	1	.....	74	153
Ponteix	118	R	15	213	57	5	290	363
Aneroid	119	R	11	70	69	1	151	285
McCallum	120	R	15	14	7	.....	36	90
Comfort	121	R	1	29	2	.....	32	164
Minot	122	R	5	41	2	.....	48	92
Bedford	123	R	2	9	2	1	14	56
Vallee St. Claire	124	R	2	17	5	.....	24	99
Maxon	125	R	3	10	1	.....	14	77
Esmond	126	R	4	20	6	.....	30	79
Georgina	127	R	4	16	6	.....	26	66

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Neil Haman Mc-Taggart	George Spence	James Beck Swanston			
Rich Prairie	128	R	11	18	16	.....	45	116
Aldag	129	R	0	19	7	.....	26	67
String Butte	130	R	26	20	2	.....	48	85
Craig	131	R	20	10	11	.....	41	85
Skull Creek	132	R	5	5	13	.....	23	79
Stillwater	133	R	3	6	11	.....	20	57
Caswell	134	R	6	4	14	.....	24	58
Cardell	135	R	4	17	6	1	28	79
Maple Creek East (Est)	136	R	56	74	110	2	242	267
" West (Ouest)	137	R	43	71	100	1	215	263
Mackid	138	R	7	3	10	.....	20	37
Scroder	139	R	4	7	6	.....	17	47
Cummings	140	R	2	10	6	1	19	39
Forres West (Ouest)	141	R	14	54	21	2	91	106
Kincorth	142	R	14	6	4	1	25	44
Isabelle	143	R	42	4	6	1	53	67
Motherwell	144	R	23	14	2	.....	39	49
Wapashoe	145	R	15	7	5	1	28	45
Cross	146	R	7	18	0	.....	25	49
Piapot	147	R	5	53	46	2	106	116
Sidewood South (Sud)	148	R	11	29	8	3	51	67
Progressive	149	R	10	9	17	.....	36	76
Carmichael	150	R	19	31	53	1	104	180
Bench	151	R	36	10	10	1	57	134
Illerburn	152	R	18	24	6	.....	48	81
Bone Creek	153	R	0	26	1	1	28	93
Stone Farm	154	R	3	26	6	.....	35	80
Congress	155	R	12	18	0	.....	30	80
Lac Pelletier	156	R	4	32	5	1	42	105
Titanic	157	R	20	13	3	.....	36	65
Phenoxville	158	R	21	9	16	.....	46	102
Pambrun	159	R	22	21	7	1	51	107
Vanguard Rural	160	R	20	31	5	1	57	110
" Town (Ville)	160A	R	17	66	49	1	133	170
Hurls	161	R	14	5	0	.....	19	69
Moundville	162	R	20	3	3	.....	26	78
Neville	163	R	37	64	48	2	151	211
Blumen Hoff	164	R	1	6	3	.....	10	147
Cedar Hills	165	R	0	10	1	.....	11	94
Fossemour	166	R	9	15	6	.....	30	86
Seederstrom	167	R	14	3	2	.....	19	73
St. Clair	168	R	17	19	1	.....	37	121
Fairview	169	R	58	8	8	1	75	109
Mount Royal	170	R	24	6	7	1	38	88
Gull Lake Rural	171	R	19	19	14	.....	52	73
" Town (Ville)	172	R	40	42	63	.....	145	162
" "	172A	R	61	70	66	1	198	227
Tompkins Rural	173	R	6	13	17	.....	36	69
" Town (Ville)	173A	R	15	57	75	.....	147	171
Sidewood North (Nord)	174	R	0	8	1	.....	9	23
Prairie Star	175	R	9	20	2	1	32	68
North Ridge	176	R	26	5	0	.....	31	81
Sixteen Mile Lake	176A	R	11	2	2	.....	15	29
The Draw	177	R	11	3	3	.....	17	31
Elmartha	178	R	1	16	0	.....	17	36
Observation	179	R	9	4	7	.....	20	31
Golden Prairie	180	R	6	4	9	.....	19	26
Big Stick	181	R	2	2	12	.....	16	27
Harnett	182	R	0	6	8	.....	14	32
Salt Fleet	183	R	9	8	1	.....	18	23
Valley Centre	184	R	40	17	3	.....	60	86
Antelope	185	R	17	8	25	1	51	150
Verlo	186	R	36	12	6	1	55	110
White Craig	187	R	12	7	3	.....	22	44
North London	188	R	3	14	6	.....	23	72

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Neil Haman McTaggart	George Spence	James Beck Swanston			
Vincent Lake	189	R	12	6	3	.....	21	84
Kieville	190	R	0	4	14	1	19	71
Jaster	191	R	0	4	14	.....	18	31
Rosenfeldt	192	R	16	4	8	.....	28	75
Cliftonville	193	R	21	4	7	.....	32	52
Kuest	194	R	3	25	2	.....	30	74
Surprise	195	R	5	20	0	.....	25	96
Green Corn	196	R	7	7	1	.....	15	96
Fenton	197	R	15	3	3	.....	21	59
Innis	198	R	0	10	0	.....	10	40
Moser	199	R	1	13	0	.....	14	45
Pontonville	200	R	1	26	1	.....	28	45
Scherer	201	R	0	11	3	.....	14	26
Boyer Lake	202	R	3	61	0	.....	64	79
Sletten	203	R	34	12	2	.....	48	136
Fairgray	204	R	72	11	25	1	109	220
Toupin	205	R	36	11	6	1	54	153
Happy Valley	206	R	19	8	6	.....	33	90
Winterview	207	R	6	13	0	.....	19	60
Bowden	208	R	6	18	5	.....	29	75
Tighe	209	R	10	14	33	.....	57	75
Hoverhill	210	R	13	6	1	.....	20	91
Oasas	211	R	17	3	8	1	29	79
Progress	219	R	21	11	7	.....	39	82
Totals—Totaux	219	.....	2,570	4,019	3,253	78	9,920	19,263

Majority for / Majorité pour } **George Spence** over (sur) { **James Beck Swanston, 766.** / **Neil Haman McTaggart, 1,449.**

MELFORT Population—1921, 30,716

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rupert James Greaves	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Etomami	1	R	5	17	14	.....	36	63
Hudson Bay Jct	2	R	11	49	59	.....	119	122
White Poplar	3	R	20	2	13	.....	35	60
McElhanney	4	R	2	20	4	.....	26	75
Prairie River	5	R	2	8	25	.....	35	47
Carragana	6	R	5	2	14	.....	21	52
Greenview	7	R	5	6	12	.....	23	37
Copeau	8	R	1	16	1	.....	18	26
North Hyde	9	R	0	1	9	.....	10	43
Bjorkdale	10	R	4	3	6	.....	13	76
McDonald	11	R	7	8	39	1	55	140
Peesane	12	R	1	21	52	.....	74	107
Speddington	13	R	5	6	14	.....	25	100
Pré Ste. Marie	14	R	0	5	32	.....	37	61
Franklin	15	R	1	1	34	.....	36	90
Allanville	16	R	10	28	27	.....	65	85
Golburn	17	R	24	12	4	.....	40	111
McKogue	17A	R	13	6	21	.....	40	72
Crooked River	18	R	1	28	17	.....	46	105
Eldersley	19	R	23	26	90	.....	139	195
Tisdale	20	R	15	25	21	.....	61	146
"	21	R	56	31	30	.....	117	155
"	22	R	16	69	34	1	120	158
"	23	R	17	53	56	.....	126	163
"	24	R	7	25	49	.....	81	102
Sylvania	25	R	45	28	11	.....	84	133
Willow Hill	26	R	61	3	12	.....	76	132
Chagoness	27	R	20	2	13	1	46	118
South Star	28	R	83	10	5	.....	98	161
Valparaïso	29	R	77	82	34	2	195	245
Star City	30	R	29	68	34	.....	131	181
"	31	R	7	44	29	.....	80	99
"	32	R	15	60	58	.....	133	173
Naisberry	33	R	42	28	5	.....	75	147
Queens Park	34	R	29	4	1	.....	34	105
Young	35	R	51	12	15	.....	78	141
Silver Park	36	R	14	2	12	.....	28	94
Jones	37	R	30	5	5	.....	40	98
Rothwell	38	R	30	13	6	.....	19	121
Melfort	39	R	6	33	12	1	52	125
Stoney Creek	40	R	37	33	9	.....	79	153
Melfort West (Ouest)	41	R	14	65	12	.....	91	107
" Centre	42	R	9	109	39	1	158	191
" East (Est)	43	R	27	102	56	3	188	248
" South (Sud)	44	R	29	86	23	.....	138	196
Pleasant Valley	45	R	25	47	7	.....	79	124
Willowdale	46	R	35	9	6	.....	50	120
Morwick	47	R	5	1	8	.....	14	61
St. Brieux, No. 1	48	R	10	11	75	.....	96	} 243
St. Brieux No. 2	48	R	8	4	28	.....	40	
Pathlow	49	R	35	18	32	.....	85	208
Flett Springs	50	R	10	23	14	.....	57	104
Beatty	51	R	13	24	42	.....	79	220
Kinistino	52A	R	8	65	82	.....	155	} 448
"	52B	R	8	54	93	.....	155	
" South (Sud)	53	R	6	18	21	.....	45	97
Ethelton	54	R	20	31	39	1	91	137
Harryville	55	R	1	1	13	.....	15	97
Little Moose	56	R	0	2	13	.....	15	89
Meskanaw	57	R	31	3	29	.....	63	127
Cresent Hill	58	R	9	38	44	1	92	122
Gowanbrae	59	R	17	19	22	.....	58	92
Weldon	60	R	21	39	79	.....	139	217
Lake Park	61	R	15	3	15	.....	33	78

MELFORT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rupert James Greaves	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Brancepeth	62	R	21	29	34	.....	84	161
Invergordon	63	R	9	6	21	.....	36	75
Hazel Lake	64	R	4	4	12	.....	20	85
Basin Lake	65	R	1	0	12	.....	13	85
Tarnopol	66	R	10	10	61	.....	81	143
Crystal Springs	67	R	5	6	12	.....	23	76
Waitville	68	R	4	19	14	.....	37	90
Birch Hills	69	R	34	88	74	.....	196	426
"	69A	R	12	67	41	.....	120	
Deer Lodge	70	R	21	12	15	.....	48	112
Jumping Lake	71	R	27	1	30	.....	58	123
Spring Grove	72	R	16	9	13	.....	38	121
Bonne Madonne	73	R	9	1	41	.....	51	137
Martin	74	R	23	1	21	.....	45	107
Winton	75	R	18	11	13	.....	42	124
Coxby	76	R	9	2	23	.....	34	144
Glen Mary	77	R	15	33	29	2	79	141
Viking	78	R	0	15	44	.....	59	127
Bagley	79	R	14	5	46	.....	65	152
Brockington	80	R	3	0	17	.....	20	88
Mount Forest	81	R	4	19	21	1	45	114
Clapton	82	R	26	18	5	.....	49	156
Fairy Glen	83	R	36	4	32	.....	72	180
Teddington	84	R	10	6	14	.....	30	134
Ratner	85	R	37	10	82	.....	129	211
Maryville	86	R	13	7	61	1	82	160
Hastings	87	R	14	15	27	.....	56	115
Willow Valley	88	R	38	51	19	1	109	153
Edenbridge	89	R	28	46	32	.....	106	221
Sand Hill Creek	90	R	44	12	9	.....	65	122
Lost River	91	R	9	4	33	.....	46	138
Codette West	92	R	25	3	4	.....	32	110
Spooner	93	R	14	10	7	.....	31	82
Ridgedale	94	R	8	103	18	1	130	145
Fern Glenn	95	R	38	10	22	.....	70	129
Forester	96	R	21	18	5	.....	44	111
Leacross	97	R	2	21	14	.....	37	93
Silver Stream	98	R	39	1	9	.....	49	105
Carlea	99	R	25	4	34	.....	63	130
Pontrilas	100	R	14	12	29	.....	55	87
Codette	101	R	44	15	28	4	91	151
Nipawin	102A	R	10	40	85	.....	135	369
"	102B	R	22	20	60	.....	102	
Ravine Bank	103	R	17	2	15	.....	34	107
Meteor	104	R	5	3	33	.....	41	87
Alysham	105	R	4	5	22	.....	31	78
Ditton Park	106	R	5	5	33	1	44	86
Zénon Park	107	R	8	4	118	.....	130	173
New Osgoode	108	R	42	21	12	.....	75	151
Arborfield	109	R	9	6	38	.....	53	87
Addington	110	R	14	4	38	.....	56	108
Moose Range	111	R	5	10	18	.....	33	82
Carrot River	112	R	4	2	22	.....	28	54
Queensbury	113	R	14	3	11	.....	28	60
Jordan River	114	R	13	2	15	.....	30	88
Ruby Lake	115	R	3	5	22	.....	30	
Chemong	116	R	0	12	5	.....	17	17
Camp "B"	117	R	2	5	16	.....	23	55
Camp "C"	118	R	3	3	13	.....	19	
Saskatchewan River Warehouse	119	R	4	5	8	.....	17	42
Carrot River Warehouse	120	R	6	4	9	1	20	47
Ridgeview	121	R	21	16	17	.....	54	127
White Fox	122	R	2	6	15	.....	23	150
Waterview	123	R	8	13	13	.....	34	118

MELFORT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Rupert James Greaves	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Kelsey Creek	124	R	2	6	1	.....	9	66
Fort a la Corne	125	R	1	7	3	.....	11	15
Fox	126	R	0	0	5	.....	5	35
Foxford	127	R	2	4	10	.....	16	56
Samburg	128	R	1	7	65	.....	73	129
"	128A	R	1	5	66	.....	72	136
Meath Park	129	R	10	1	43	.....	54	102
Mons	130	R	1	1	4	1	7	46
Sturgeon Landing	133	R	1	14	11	.....	26	39
Budd's Point	134	R	0	8	5	.....	13	18
Cumberland House	135	R	1	22	19	.....	42	162
Lac La Ronge	131	R	No poll held (Le scrutin n'a pas été tenu)					
Stanley	132	R	No poll held (Le scrutin n'a pas été tenu)					
Totals—Totaux	141	.....	2,178	2,646	3,688	25	8,537	16,113

Majority for / Majorité pour **Malcolm McLean** over (sur) **H. E. Keown, 1,042.** / **R. J. Greaves, 1,510.**

MELVILLE Population—1921, 36,842.

Polling Divisions. Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. William Richard Motherwell	John Robert Dinnin	William James Hepburn			
Welby	1	R	41	5	17	.....	63	83
Spy Hill	2	R	48	24	139	4	215	295
Ingleside	3	R	23	4	28	1	56	91
Marchwell	4	R	36	9	28	3	76	137
Echo	5	R	53	2	1	.....	56	119
Landstrew	6	R	37	2	2	1	42	118
MacNutt	7	R	64	15	8	.....	87	178
Minerva	8	R	17	0	10	.....	27	89
Beresina	9	R	25	2	0	.....	27	93
Langenburg North (Nord)	10	R	72	5	8	.....	85	154
" South (Sud)	11	R	119	15	19	2	155	252
Everton	12	R	38	2	12	.....	52	97
Gerald	13	R	23	9	21	2	55	84
Tantallon	14	R	72	31	63	3	169	231
Hazelcliff	15	R	16	16	50	.....	82	121
Vallar	16	R	15	7	24	.....	46	97
Redpath	17	R	23	2	45	1	71	166
Dovedale	18	R	66	5	30	.....	102	101
Churchbridge A	19	R	31	5	31	1	68	214
" B	19A	R	19	4	45	1	69	
Logberg	20	R	20	1	17	.....	38	98
Rothbury	21	R	15	5	20	.....	40	74
Chatsworth	22	R	20	3	34	.....	57	77
Castleton	23	R	12	6	10	.....	28	55
Bredenbury North (Nord)	24	R	27	19	15	1	62	124
" South (Sud)	25	R	40	35	14	.....	89	164
Clumber	26	R	36	16	8	.....	60	84
Kinbrae	27	R	7	12	8	.....	27	70
Zeneta	28	R	13	1	22	1	37	59
Esterhazy A	29	R	115	14	25	1	155	201
" B	29A	R	35	12	21	.....	68	93
Koposvar	30	R	36	1	13	.....	50	108
O'hlen	31	R	34	2	40	1	77	166
Atwater	32	R	38	10	44	.....	92	164
Fertile Belt School	33	R	18	2	14	.....	34	56
Glyndwr	34	R	21	1	18	2	42	62
Perley	35	R	12	4	28	.....	44	96
Saltcoats South (Sud)	36	R	8	16	34	.....	58	88
" Town (Ville)	37	R	78	83	31	1	193	244
" North (Nord)	38	R	35	15	52	2	104	135
Peachview	39	R	5	11	27	.....	43	70
Crescent	40	R	9	10	11	.....	30	62
Astor	41	R	14	6	24	.....	44	90
Bangor	42	R	75	17	41	1	134	163
Luton	43	R	25	3	13	.....	42	78
Stockholm	44	R	82	9	38	1	130	291
Southend	45	R	18	3	53	.....	74	118
Valley	46	R	16	6	6	.....	28	48
Freedholm	47	R	9	18	30	.....	57	102
Dubuc A	48	R	37	27	26	.....	90	128
" B	48A	R	29	32	23	.....	84	128
Waldron A	49	R	15	3	41	1	60	129
" B	49A	R	23	5	45	.....	73	122
Crescent Lake	50	R	21	0	23	.....	44	103
Otthon East (Est)	51	R	10	0	2	.....	12	63
" West (Ouest)	52	R	58	6	6	2	72	156
Brewer East (Est)	53	R	23	7	13	.....	43	146
Cana	54	R	20	2	22	.....	44	120
Centre	55	R	29	1	8	1	39	86
Grayson	56	R	114	9	36	2	161	223
Cotham	57	R	13	5	22	1	41	124
Mariahilf	58	R	81	0	0	.....	81	138
Killaly	59	R	107	7	1	.....	115	147
Wallacetown	60	R	58	0	1	.....	59	99
Melville View	61	R	36	1	11	.....	48	84

MELVILLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Hon. William Richard Motherwell.	John Robert Dinnin	William James Hepburn			
Melville South East (Sud-Est) A	62	R	142	26	65	.....	233	729
" South East (Sud-Est) B	62	R	147	27	87	2	263	
" South West (Sud-Ouest)	63	R	206	19	42	3	270	355
" North West (Nord-Ouest)	64	R	131	21	38	5	195	259
" North East (Nord-Est)	65	R	93	32	49	2	176	246
Brewer West (Ouest)	66	R	33	1	22	.....	56	107
Saxon Hill	67	R	21	0	31	.....	52	143
Plain View	68	R	29	1	10	2	42	117
Birmingham	69	R	49	2	17	2	70	115
Pearl Park	70	R	37	2	14	.....	53	108
Surprise	71	R	32	0	0	.....	32	71
Hyde	72	R	60	20	6	1	87	201
Newdorf A	73	R	68	29	3	1	101	175
" B	73	R	113	25	2	2	142	254
Rosemount	74	R	15	5	3	1	24	105
Duff	75	R	34	40	12	1	87	174
Fenwood	76	R	51	19	19	2	91	155
Greenbush	77	R	4	26	18	.....	48	135
Goodeve	78	R	42	19	5	2	68	158
Robert School	79	R	23	5	4	.....	32	51
Pheasant Forks	80	R	18	11	12	1	42	114
Lemberg	81	R	107	41	7	3	158	217
" Rural	82	R	98	13	7	.....	118	222
Rosewood	83	R	36	3	9	.....	48	97
Endfield School	84	R	14	20	24	.....	58	108
Maple Green School	85	R	27	45	10	.....	82	179
Lorlie	86	R	49	41	11	1	102	171
Tarnaville School	87	R	17	1	2	.....	20	78
File Hills	88	R	137	5	11	.....	153	182
Tullymet	89	R	17	11	14	1	43	114
Violetta	90	R	23	31	6	.....	60	133
Gillespie	91	R	46	12	11	.....	69	101
Abernethy A	92	R	62	51	4	.....	117	291
" B	92	R	60	65	8	.....	133	
Kenlis	93	R	23	30	16	.....	69	119
Saltoun	94	R	60	31	16	.....	107	168
Balcarres A	95	R	66	81	8	6	161	381
" B	95	R	75	74	8	.....	157	
Sanatorium	96	R	87	62	21	1	171	306
Lebret	97	R	159	20	1	.....	180	253
Patrick	98	R	69	15	13	.....	97	155
Hebron	99	R	9	13	9	.....	31	158
Balrobie	100	R	24	6	11	.....	41	145
Lipton A	101	R	47	10	11	1	69	129
" B	101	R	56	23	3	1	83	149
Kronsberg	102	R	61	12	11	2	86	164
Dysart	103	R	126	30	12	2	170	288
McDonald Hills	104	R	17	4	7	.....	28	81
Totals—Totaux	113	.....	5,305	1,692	2,302	82	9,381	16,230

Majority for / Majorité pour **Honourable William Richard Motherwell** over (sur) **W. J. Hepburn, 3,003. / J. R. Dinnin, 3,613.**

MOOSE JAW Population—1921, 42,243.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou urral.	Edward Nicholas Hopkins	John Gordon Ross	Wellington White			
Moose Jaw St. Georges	1	U	13	58	65	2	138	150
" Minto	2	U	19	69	76	.....	164	197
" King George	3	U	18	85	93	2	198	240
" Algoma	4	U	26	105	105	.....	236	294
" Victory	5A	U	23	75	86	.....	184	212
" "	5B	U	11	69	83	.....	163	190
" St. Agnes	6	U	13	97	71	.....	181	228
" Fire Hall	7A	U	25	64	63	.....	152	193
" "	7B	U	28	59	73	.....	160	189
" Central	8	U	31	67	81	.....	179	221
" Armoury	9A	U	32	116	89	1	238	292
" "	9B	U	10	101	69	.....	180	219
" Ross	10A	U	12	78	75	.....	165	217
" "	10B	U	35	84	81	.....	200	240
" Hillcrest	11	U	21	94	101	.....	216	250
" Crescent View	12	U	26	116	113	.....	255	292
" Prince Arthur	13	U	14	86	82	1	183	208
" Gen. Hospital	14	U	16	125	107	2	250	281
" The Flats	15	U	6	30	30	1	67	87
" Victoria	16	U	39	96	100	.....	235	300
" Board of Trade	17	U	7	105	106	.....	218	297
" Belmont	18	U	35	71	95	.....	201	234
" Virginia	19	U	28	66	113	.....	207	250
" City Hall	20	U	13	128	102	1	244	298
" Alexander	21	U	25	61	97	.....	183	236
" River	22	U	17	99	106	.....	222	297
" Moose Square	23	U	14	45	74	.....	133	152
" West End	24	U	20	104	111	.....	235	282
" Prairie Hgts	25A	U	7	43	78	.....	128	} 316
" " "	25B	U	8	52	79	.....	139	
" Westmount	26	U	12	97	43	.....	152	182
" Empire	27A	U	8	75	46	.....	129	} 316
" "	27B	U	16	67	41	.....	124	
" St. Michaels	28	U	28	97	106	.....	231	276
" Tapley	29	U	11	79	72	.....	162	197
" Vic	30	U	22	65	57	3	147	174
" King Edward	31A	U	16	60	62	.....	138	} 307
" " "	31B	U	14	56	48	.....	118	
" advance (Provisoire)	.....	.....	21	87	66	1	175	
Bridgeford A	32A	R	22	29	25	.....	76	} 156
Aiktow B	32B	R	5	12	0	.....	17	
Broadview	33	R	25	22	8	.....	55	93
Tugaske	34	R	59	120	92	.....	271	311
Kincardin	35	R	16	14	8	.....	38	66
McKillop	36	R	9	21	3	.....	33	66
Central Butte	37	R	80	91	24	.....	195	260
Mawer	38	R	55	23	31	2	111	155
Eyebrow	39	R	67	115	49	1	232	293
Livingston	40	R	38	14	14	.....	66	85
Keeler	41	R	66	39	48	.....	153	213
West Lake	42	R	16	20	40	.....	76	99
Hayfield	43	R	23	37	2	.....	62	100
Darmody	44	R	35	22	17	.....	74	101
Eskbank	45	R	28	43	14	.....	85	134
Brownlee	46	R	35	55	26	.....	116	159
Creek Valley	47	R	13	5	1	.....	19	74
Klevin	48	R	14	1	2	.....	17	53
Broadview	49	R	9	20	13	1	43	66
Lake Valley	50	R	14	21	19	1	55	120
Rowletta	51	R	12	14	15	1	42	94
West Marquis	52	R	17	29	14	.....	60	95
Marquis	53	R	10	59	45	1	115	147
Tuxford	54	R	15	41	84	1	141	179
Valjean	55	R	3	8	3	.....	14	58

MOOSE JAW—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edward Nicholas Hopkins	John Gordon Ross	Wellington White			
Secretan	56	R	5	8	11	.....	24	60
Hollyrood	57	R	7	3	12	.....	22	63
Elton	58	R	12	4	3	.....	19	48
Dobson	59	R	16	8	4	.....	28	60
Pelican Lake	60	R	29	33	40	.....	102	123
Grayburn	61	R	37	20	54	.....	111	141
Marlborough	62	R	28	16	29	1	74	108
Carmel	63	R	22	11	54	.....	87	131
Clinton	64	R	12	8	37	.....	57	104
Stoney Beach	65	R	5	11	29	.....	45	100
Parkbeg	66	R	10	27	27	.....	64	90
Mortlach	67	R	64	56	76	.....	196	315
Caron	68	R	14	63	78	.....	155	181
Summerside	69	R	19	22	36	.....	77	87
Pioneer	70	R	39	18	37	2	96	122
Belbeck	71	R	21	12	25	.....	58	100
Davey	72	R	43	10	26	.....	79	91
Eastview	73	R	14	25	18	.....	57	95
Remount	74	R	7	23	6	.....	36	85
Edgehill	75	R	31	9	19	.....	59	117
Elkhead	76	R	7	1	4	.....	12	50
Sweet Grass	77	R	14	9	13	.....	36	56
Lillestrom	78	R	38	15	36	.....	89	123
Coburg	79	R	51	14	16	.....	81	130
Enterprise	80	R	10	16	24	.....	50	96
Pasqua	81	R	31	27	45	.....	103	128
Stelcam	82	R	6	24	24	.....	54	83
Eastleigh	83	R	17	11	9	.....	37	99
Hawkins	84	R	1	30	3	.....	34	90
City View	85	R	0	7	17	.....	24	111
Archive	86	R	40	4	8	.....	52	98
Baildon	87	R	32	23	8	.....	63	97
Tilney	88	R	20	25	5	1	51	107
Coventry	89	R	16	18	16	1	51	77
Drinkwater	90	R	14	68	54	.....	136	183
Adelaide	91	R	7	12	16	.....	35	55
Old Wives	92	R	9	15	4	.....	28	114
Donjean	93	R	6	37	16	1	60	122
Buttress	94	R	25	10	25	.....	60	89
Camlackie	95	R	44	11	19	.....	74	114
Lake	96	R	37	22	7	1	67	101
Briercrest	97	R	35	33	71	2	141	206
Rudolph	98	R	3	32	3	.....	38	88
Rouleau A	99A	R	9	36	77	.....	122	285
" B	99B	R	2	47	72	.....	121	
Crestwynd	100	R	25	19	35	.....	79	102
Leakville	101	R	24	6	5	.....	35	53
Ridley	102	R	9	22	15	.....	46	85
Hearne	103	R	44	31	38	.....	113	161
Longview	104	R	13	6	19	.....	38	90
Dunkirk	105	R	25	24	23	.....	72	116
Mayberry	106	R	20	11	4	.....	35	61
Bayard	107	R	5	81	9	.....	95	161
Claybank A	108A	R	0	16	0	.....	16	75
" B	108B	R	4	31	1	.....	36	
Avonlea	109	R	59	65	44	.....	168	240
Phillips	110	R	5	17	3	.....	25	58
Mossbank	111	R	37	100	59	2	198	279
Expanse	112	R	13	90	11	1	115	133
Ardill	113	R	37	22	25	.....	84	116
Mitchellton	114	R	39	34	29	.....	102	133
Galillee	115	R	18	6	4	.....	28	61
Spring Valley	116	R	38	65	33	2	138	180

MOOSE JAW—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Edward Nicholas Hopkins	John Gordon Ross	Wellington White			
Millers	117	R	4	8	15	.....	27	67
Moorfield	118	R	14	26	4	.....	44	92
Truax	119	R	33	34	25	.....	92	140
Totals—Totaux	130	.....	2,801	5,654	5,356	36	13,847	18,817

Majority for / Majorité pour **John Gordon Ross** over (sur) **Wellington White, 298.** / **Edward Nicholas Hopkins, 2,853.**

PRINCE ALBERT Population—1921, 39,126

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John George Diefenbaker	Andrew Knox	Charles McDonald			
Prince Albert City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	7	4	22	.....	33	.....
Prince Albert, City, East (Est)	1	U	87	27	35	.....	149	177
" Macdonald	2	U	100	42	91	.....	233	261
" "	2A	U	122	53	68	.....	243	273
" Woodman	3	U	110	23	81	.....	214	243
" "	3A	U	93	36	92	2	223	258
" Centre	4	U	96	39	85	.....	220	248
" "	4A	U	84	25	92	.....	201	227
" West Centre (Ouest)	5	U	105	33	68	.....	206	241
" " "	5A	U	66	21	77	1	165	186
" West End	6	U	42	11	81	.....	134	144
" "	6A	U	45	10	88	.....	143	176
" McBeth	7	U	98	22	74	4	198	218
" McGregor	8	U	71	19	48	.....	138	152
" "	8A	U	72	26	53	.....	151	161
" Bennet	9	U	52	66	92	.....	210	228
" "	9A	U	54	31	47	.....	132	146
Halcro	10	R	7	20	19	.....	46	81
Red Deer Hill	11	R	41	42	8	.....	91	139
Gerrond	12	R	23	20	20	.....	63	121
Macdowall	13	R	44	32	7	.....	83	152
Garthland	14	R	4	2	36	.....	42	96
Lily Plain	15	R	16	31	21	.....	68	98
Kirkpatrick	16	R	17	45	27	1	90	182
Sheldon	17	R	6	9	12	.....	37	63
Red Deer Creek	18	R	20	15	8	.....	43	73
Davis	19	R	6	22	23	.....	51	76
Puckahn	20	R	4	9	8	.....	21	51
Colleston	21	R	6	50	12	.....	68	110
Cecil	22	R	9	34	4	.....	47	58
Steep Creek	23	R	2	28	8	.....	38	79
Fanfard	24	R	6	23	3	.....	32	75
Stanleyville	25	R	7	30	10	.....	47	56
Claytonville	26	R	0	10	41	.....	51	62
Springs	27	R	2	2	12	.....	16	31
Riverside	28	R	3	13	27	.....	43	65
Buckland	29	R	13	11	9	.....	33	50
White Star	30	R	3	3	40	.....	46	67
Kehoe	31	R	2	12	30	.....	44	71
Alingly	32	R	10	41	9	.....	60	118
Northside	33	R	20	39	5	.....	64	138
Henribourg	34	R	21	27	54	.....	102	153
Spruce Home	35	R	4	15	8	.....	27	77
East Neuk (Est)	36	R	6	6	63	.....	75	90
Honeymoon	37	R	2	4	82	1	89	119
Albertville	38	R	3	8	55	.....	66	158
" Hamlet	39	R	2	2	56	1	61	91
Fox	40	R	8	40	6	.....	54	143
Paddockwood	41	R	7	34	13	.....	54	130
Martin	42	R	7	3	10	.....	20	36
Moyser	43	R	15	11	9	.....	35	35
Christopher Lake	44	R	1	2	10	.....	13	26
Montreal Lake	45	R	6	0	1	.....	7	31
Wakaw	46	R	9	4	50	2	65	149
"	46A	R	23	16	55	2	96	108
Enns	47	R	3	4	34	1	42	151
Domremy	48	R	13	18	61	3	95	181
Miteau	49	R	1	30	21	.....	52	104
Bremner	50	R	5	18	18	.....	41	76
St. Julien	51	R	8	2	146	.....	156	256
Sokal	52	R	6	4	61	.....	71	216
Bellevue	53	R	6	16	76	1	99	210
Hoey	54	R	13	32	46	.....	91	152
St. Louis	55	R	12	22	44	.....	78	133

PRINCE ALBERT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Georges Diefenbaker	Andrew Knox	Charles McDonald			
St. Laurent	56	R	1	6	31	.....	38	71
Batoche	57	R	14	11	45	1	71	176
Fish Creek	58	R	5	6	66	.....	77	152
Ukraine	59	R	3	9	61	.....	73	173
Bergthal	60	R	0	7	38	.....	45	96
La Plaine	61	R	2	14	52	.....	68	101
Duck Lake	62	R	34	22	86	4	146	224
"	62A	R	32	16	65	1	114	183
Roddick	63	R	0	0	12	.....	12	25
Wingard	64	R	7	9	10	.....	26	54
Carlton	65	R	0	8	34	.....	42	86
Rosthern Rural	66	R	0	20	29	.....	49	174
" South (Sud)	67	R	20	13	104	3	140	198
" North (Nord)	68	R	20	22	105	2	149	207
Eigenfeld	69	R	9	14	36	.....	59	161
Eigenheim	70	R	0	2	10	.....	12	119
Ebenfeld	71	R	0	2	24	.....	26	138
Tiefengrund	72	R	3	21	20	.....	44	137
Laird	73	R	16	12	48	.....	76	250
Springfield	74	R	1	11	0	.....	12	109
Waldheim	75	R	2	10	40	.....	52	257
Windom	76	R	1	0	11	.....	12	94
Sand Lake	77	R	0	0	24	.....	24	108
Harmonia	78	R	6	1	20	2	29	121
Brookhill	79	R	1	0	18	.....	19	59
Slavanka	80	R	7	9	30	.....	46	70
Balmoral	81	R	11	18	24	.....	53	115
Blain, Lake	82	R	69	8	75	.....	142	194
" Rural	83	R	2	6	50	.....	58	139
Windsor Lake	84	R	23	6	43	.....	72	122
Marcelin	85	R	7	22	79	.....	108	119
" Rural	86	R	12	23	91	.....	126	184
Chellwood	87	R	3	23	49	2	77	125
Wandsworth	88	R	2	5	15	1	23	59
Silver Grove	89	R	8	10	18	.....	36	82
Skipton	90	R	6	23	26	.....	55	110
Leask	91	R	27	54	75	.....	156	228
Aldina	92	R	5	4	32	.....	41	66
Royal	93	R	8	3	28	.....	39	115
Soldiers Settlement	94	R	5	22	26	.....	53	75
Kilwinning	95	R	10	22	19	.....	51	95
Yankee Valley	96	R	0	11	9	.....	20	65
Brightholme	97	R	1	50	19	.....	70	108
Whaling	98	R	4	19	16	.....	39	104
Parkside	99	R	8	15	19	.....	42	69
" Rural	100	R	10	34	32	.....	76	135
Goose Lake	101	R	6	12	16	.....	34	79
Avebury	102	R	12	14	19	.....	45	54
Hawkeye	103	R	5	12	25	.....	42	55
Mistawasis	104	R	6	18	19	.....	43	86
Ordale	105	R	0	16	20	.....	36	126
Hilldrop	106	R	2	44	9	.....	55	123
Shellbrook	107	R	31	50	56	.....	137	192
" Rural	108	R	24	45	38	.....	107	166
Holbein	109	R	6	23	22	.....	51	95
Crutwell	110	R	7	4	8	.....	19	45
Briarlea	111	R	30	26	10	1	67	107
Wild Rose	112	R	15	44	12	.....	71	117
Rozilee	113	R	0	74	25	.....	99	159
Clonfert	114	R	1	14	5	.....	20	42
Canwood	115	R	18	17	54	.....	89	118
" Rural	116	R	6	43	50	.....	99	173
Mont Nebo	117	R	9	5	16	.....	30	67
Linwood	118	R	4	11	15	.....	30	53
Polworth	119	R	3	24	4	.....	31	78

PRINCE ALBERT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Georges Diefenbaker	Andrew Knox	Charles McDonald			
Valbrand	120	R	7	29	26	.....	62	145
Foxdale	121	R	5	11	27	.....	43	70
Decker	122	R	1	7	19	.....	27	68
Sturgeon Valley	123	R	3	16	21	.....	40	87
" River	124	R	1	3	27	.....	31	75
Omega	125	R	2	6	11	.....	19	53
Sugar Hill	126	R	2	1	17	.....	20	85
Millard	127	R	1	5	0	.....	6	20
Silent Call	128	R	0	2	3	.....	5	48
Mattes	129	R	3	7	24	.....	34	54
Debden	130	R	2	1	57	.....	60	70
" Rural	131	R	4	10	56	.....	70	157
Eldred	132	R	6	20	34	.....	60	126
Ormaux	133	R	2	16	51	.....	69	95
Dumble	134	R	2	1	9	.....	12	12
Bodmin	135	R	12	1	20	.....	33	51
Big River	136	R	12	14	115	1	142	226
Ladder Lake	137	R	1	1	16	.....	18	50
Spruce River	138	R	0	9	9	.....	18	23
Totals—Totaux	148	.....	2,412	2,638	5,301	37	10,388	17,478

Majority for / Majorité pour **Charles McDonald** over (sur) **Andrew Knox, 2,663.** / **J. G. Diefenbaker, 2,889.**

QU'APPELLE Population—1921, 33,003

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected Ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Wallace Lynd	John Millar			
Fleming	1	R	94	66	.....	160	252
Pipe Stone	2	R	35	46	.....	81	165
Riga	3	R	14	54	.....	68	172
Moosomin South (Sud)	4	R	42	60	.....	102	154
Little Bluff	5	R	26	85	.....	111	157
Moosomin North (Nord)	6	R	44	50	.....	94	151
Red Jacket	7	R	41	30	.....	71	101
Eden Grove	8	R	40	35	.....	75	132
Wapella	9	R	34	46	.....	80	151
Orangeville	10	R	16	57	1	74	210
Welwyn South (Sud)	11	R	60	95	1	156	269
Qu'Appelle	12	R	3	19	.....	22	83
Rocanville South (Sud)	13	R	56	60	2	118	217
Prosperity	14	R	15	28	.....	43	98
Carnoustie	15	R	9	37	.....	46	94
Wapella Town (Ville)	16	R	132	47	.....	179	224
Moosomin Town West (ville)	17	R	114	39	2	155	196
Moosomin Town East (Ville) (Est)	18	R	159	76	.....	235	297
Fleming Town (Ville)	19	R	75	35	.....	110	128
Blythe	20	R	16	20	.....	36	78
Rocanville North (Nord)	21	R	13	64	.....	77	187
Welwyn North (Nord)	22	R	17	36	.....	53	133
New Finland	23	R	7	16	.....	23	107
Woodleigh	24	R	9	18	.....	27	66
Vandura	25	R	19	25	.....	44	113
Fairmede	26	R	31	30	.....	61	131
Benbecula	27	R	16	32	.....	48	114
St. Hubert's	28	R	6	30	.....	36	68
Golden Plain	29	R	17	26	.....	43	55
Longbank	30	R	41	37	.....	78	157
Kennedy A-L	31	R	43	39	.....	82	140
" M-Z	32	R	38	49	.....	87	274
Edenland	33	R	32	46	.....	78	110
Kipling A-L	34	R	50	78	.....	128	171
" M-Z	35	R	54	57	.....	111	144
Kossuth	36	R	7	28	1	36	123
Buffalo Plain	37	R	7	11	.....	18	60
Grainland	38	R	2	36	.....	38	93
Windthorst A-L	39	R	41	55	.....	96	146
" M-Z	40	R	19	47	.....	66	124
Coronation	41	R	3	60	.....	63	102
Peebles	42	R	1	38	.....	39	104
Rakoczi	43	R	16	15	.....	31	104
Golden Ridge	44	R	50	34	.....	84	138
Fitzmaurice	45	R	26	35	.....	61	116
Parkin	46	R	20	13	.....	33	85
Rocanville South (Sud)	47	R	60	42	.....	102	173
Burrows	48	R	23	34	.....	57	151
Forest Farm	49	R	21	7	.....	28	151
St. Luke	50	R	33	59	1	93	152
Whitewood	51	R	86	65	1	152	199
" South (Sud) 1	52	R	74	50	.....	124	178
" " 2	53	R	83	35	.....	118	160
Beynes	54	R	15	28	.....	43	76
Percival	55	R	25	87	.....	112	165
Northwood	56	R	1	30	.....	31	51
Broadview East (Est) 1	57	R	61	101	.....	162	249
" " 2	58	R	37	41	.....	78	120
" West (Ouest) 1	59	R	59	68	.....	127	191
" " 2	60	R	23	45	.....	68	103
Highland	61	R	13	20	.....	33	53
Hillesden	62	R	16	30	.....	46	87
Marievale	63	R	5	7	.....	12	42
Oakshela	64	R	34	70	.....	104	130
Grenfell South East (Sud-Est)	65	R	81	71	.....	152	203

QU'APPELLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Wallace Lynd	John Millar			
Grenfell North East (Nord-Est)	66	R	42	74	2	118	163
" North West (Nord-Ouest)	67	R	65	72	.....	137	163
" South West (Sud-Ouest)	68	R	110	66	.....	176	216
Simms	69	R	20	45	.....	65	89
Goettle	70	R	15	45	.....	60	82
Rose Lane	71	R	42	31	1	74	107
Summerberry	72	R	90	64	.....	154	206
Baring	73	R	33	55	1	89	129
Wolf Creek	74	R	40	44	.....	84	169
Moffat	75	R	7	33	.....	40	112
Wolseley South (Sud)	76	R	21	81	.....	102	168
Wolseley	77	R	46	67	.....	113	164
Wolseley North East (Nord-Est)	78	R	60	66	1	127	166
" North West (Nord-Ouest)	79	R	75	58	.....	133	167
Ellisboro	80	R	21	28	.....	49	54
Alexander	81	R	29	43	.....	72	87
Spring Coulee	82	R	40	35	.....	75	133
Red Fox	83	R	11	38	.....	49	91
Glen Lynn	84	R	53	66	.....	119	177
Indian Head Rural South (Sud)	85	R	47	23	.....	70	92
" " North (Nord)	86	R	48	41	.....	89	119
" South East (Sud-Est)	87	R	102	62	.....	164	223
" South West (Sud-Ouest)	88	R	65	43	.....	108	136
" North East (Nord Est)	89	R	59	52	.....	111	135
" North West (Nord-Ouest)	90	R	108	109	.....	217	275
Rose Valley	91	R	29	40	.....	69	110
Widewake	92	R	21	66	.....	87	153
Sintaluta	93	R	63	74	.....	137	186
Graytown	94	R	4	11	.....	15	72
Prairie Hill	95	R	16	11	.....	27	75
Huronville	96	R	8	27	.....	35	87
McPherson	97	R	2	21	.....	23	59
Primrose	98	R	4	27	.....	31	108
Liberty	99	R	2	15	.....	17	88
Lovat	100	R	7	19	.....	25	102
Glenavon	101	R	38	42	.....	80	184
Candiac	102	R	6	41	.....	47	110
Grassmere	103	R	25	51	.....	76	171
McLean	104	R	73	69	.....	142	214
St. Josephs	105	R	7	64	1	72	146
Rosenburg	106	R	10	10	.....	20	74
Avonhurst	107	R	34	57	.....	91	161
Edgeley Hall	108	R	48	77	.....	125	172
Inglewood	109	R	46	38	1	85	176
Springbrook	110	R	31	59	1	91	135
Fort Qu'Appelle A-L	111	R	119	40	.....	159	190
" M-Z	112	R	91	25	.....	116	146
Qu'Appelle A-L	113	R	102	70	.....	172	273
" M-Z	114	R	107	53	1	161	216
Muscow	115	R	20	31	.....	51	70
Grassington	116	R	15	18	.....	33	91
Moosomin West (Ouest) M-Z	117	R	63	45	.....	108	161
Totals—Totaux	117	.....	4,600	5,272	18	9,890	16,481

Majority for / Majorité pour } John Millar, 672.

REGINA. Population—1921, 40,625

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Major James Coldwell	Francis Nicholson Darke	Franklin White Turnbull			
Regina, City (Cité)								
" Advance (Provisoire).	1	U	24	101	77	.....	202	.....
"	1	U	46	76	66	1	189	208
"	2	U	4	32	35	.....	71	72
"	3	U	27	74	55	2	158	178
"	4	U	30	88	36	6	160	184
"	5	U	22	57	39	.....	118	138
"	6	U	24	34	35	1	94	112
"	7	U	39	47	60	.....	146	166
"	8	U	37	49	30	3	119	135
"	9A	U	32	57	42	.....	131	150
"	9B	U	28	59	67	1	155	165
"	10	U	70	77	58	.....	205	233
"	11	U	49	72	82	.....	203	228
"	12	U	46	70	54	.....	170	192
"	13	U	30	69	88	.....	187	220
"	14	U	28	46	66	1	141	160
"	15	U	25	37	46	.....	108	128
"	16	U	22	64	57	.....	143	163
"	17	U	31	55	42	.....	128	142
"	18	U	20	73	68	1	162	189
"	19	U	30	89	69	2	190	221
"	20	U	25	59	51	.....	135	146
"	21	U	45	49	68	1	163	178
"	22	U	23	41	66	.....	130	151
"	23	U	39	33	51	2	125	145
"	24	U	57	45	97	.....	199	217
"	25	U	22	45	71	.....	138	155
"	26	U	19	14	13	.....	46	53
"	27	U	12	69	47	4	132	147
"	28	U	28	96	62	2	188	204
"	29	U	15	68	57	.....	140	160
"	30	U	19	39	39	2	99	106
"	31	U	17	70	54	2	143	153
"	32	U	11	75	61	.....	147	165
"	33	U	14	49	30	.....	93	111
"	34	U	8	48	42	2	100	114
"	35	U	8	89	32	4	133	144
"	36	U	14	107	26	.....	144	178
"	37	U	20	96	89	1	206	228
"	38	U	18	158	84	.....	260	286
"	39	U	19	88	63	.....	170	180
"	40	U	15	88	56	2	161	185
"	41	U	22	91	37	4	154	177
"	42	U	14	76	48	.....	138	173
"	43	U	19	65	32	3	119	132
"	44	U	12	54	40	3	109	126
"	45	U	12	59	54	.....	125	159
"	46	U	6	87	64	2	159	187
"	47	U	18	94	68	1	181	214
"	48	U	35	98	106	2	241	266
"	49	U	10	60	54	.....	124	131
"	50	U	14	86	32	.....	132	150
"	51	U	9	86	73	.....	168	192
"	52	U	2	64	20	.....	86	87
"	53	U	14	83	62	3	162	180
"	54	U	10	80	58	.....	148	180
"	55	U	22	62	41	.....	125	152
"	56	U	12	85	94	2	193	231
"	57	U	5	73	32	.....	110	123
"	58	U	24	82	65	.....	171	203
"	59	U	6	108	43	.....	157	173
"	60	U	16	98	65	.....	179	209
"	61A	U	8	71	63	.....	142	150
"	61B	U	11	77	66	1	155	172

REGINA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Major James Coldwell	Francis Nicholson Darke	Franklin White Turnbull			
Regina, City (Cité)	62	U	17	88	63	.....	168	190
"	63	U	21	55	60	.....	136	156
"	64	U	15	74	45	.....	134	154
"	65	U	11	115	84	.....	210	231
"	66	U	12	113	95	.....	220	253
"	67	U	25	126	60	1	212	235
"	68	U	22	157	70	2	251	289
"	69	U	13	137	60	.....	210	237
"	70A	U	18	74	73	.....	165	171
"	70B	U	6	101	45	.....	152	176
"	71	U	22	109	106	.....	237	274
"	72	U	24	73	50	.....	147	157
"	73	U	14	88	44	.....	146	158
"	74	U	8	111	44	.....	163	173
"	75	U	17	98	54	.....	169	183
"	76	U	28	104	66	1	199	213
"	77	U	25	72	45	.....	142	158
"	78	U	12	41	37	.....	90	94
"	79	U	13	68	31	.....	112	133
"	80	U	13	156	65	.....	234	264
"	81	U	19	144	43	.....	206	224
"	82	U	15	131	32	2	180	195
Kathrinthal	83	R	7	35	5	.....	47	68
Newton	84	R	16	38	14	.....	68	108
Balgonie	85	R	9	74	52	.....	135	169
Frank Huber's	86	R	10	33	12	.....	55	117
Edenwold	87	R	56	46	21	.....	123	128
South Valley	88	R	28	24	17	.....	69	104
Township 20 R. 18	89	R	9	15	20	.....	44	70
Braemar	90	R	13	40	5	.....	58	94
Arrat	91	R	1	39	20	.....	60	98
Pilot Butte	92	R	16	41	45	.....	102	139
Richardson	93	R	19	16	22	.....	57	102
Township 16 R. 19	94	R	1	24	9	.....	34	95
" 17-18 R. 19	95	R	39	46	41	2	128	202
North Annex	96	R	66	61	81	2	210	269
Sterling	97	R	29	25	11	.....	65	116
Satulmarie	98	R	9	12	24	.....	45	75
Township 20-21 R. 20	99	R	18	11	55	.....	84	154
Tregarva	100	R	29	29	11	.....	69	132
Greendyke	101	R	18	16	37	.....	71	109
Regina North (Nord)	102	R	76	50	54	2	182	227
Maplecrest Farm	103	R	14	46	10	1	71	111
Sherwood	104	R	18	31	13	.....	62	114
Totals—Totaux	108	.....	2,284	7,478	5,399	74	15,235	17,676

Majority for / Majorité pour **Francis Nicholson Darke** over (sur) **Franklin White Turnbull, 2,079. / Major James Coldwell, 5,194.**

ROSETOWN Population—1921, 29,341

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Evans.	Edward B. Gifford.	William Willoughby Miller.	Arthur W. Mooney.			
Township 28, R. 9, R. 8	1	R	34	0	14	20	.....	68	152
" 28, R. 10	2	R	33	1	12	16	.....	62	113
" 28, R. 11	3	R	30	1	3	5	.....	39	79
" 28, R. 12	4	R	34	1	4	11	.....	50	75
" 28. R. 13	5	R	17	5	8	9	.....	39	81
" 28, R. 14	6	R	23	0	10	12	.....	45	73
" 28, R. 15	7	R	3	0	9	14	.....	26	53
" 28, R. 16	8	R	6	1	14	4	.....	25	79
" 29, R. 16 (McGee)	9	R	18	0	8	19	.....	45	71
" 29, R. 16 (Redpath)	10	R	10	1	6	7	.....	24	45
" 29, R. 15	11	R	17	1	28	18	.....	64	87
" 29, R. 14	12	R	34	3	9	6	.....	52	88
" 29, R. 13 (Sovereign)	13	R	37	4	31	52	.....	124	180
" 29, R. 12	14	R	29	1	6	15	.....	51	88
" 29, R. 11 (Milden)	15	R	57	1	35	28	.....	121	188
" 29, R. 10 (Bounty)	16	R	58	4	47	25	.....	134	185
Conquest Village	17	R	37	0	19	38	.....	94	138
Township 29, R. 8–R. 9 } " 30, R. 8–R. 9 }	18	R	70	1	10	23	.....	104	229
" 28–29–30, R. 8	19	R	20	0	11	4	.....	35	76
Outlook A to Z	20	R	13	3	67	35	.....	118	143
" N to Z	21	R	9	0	47	31	.....	87	118
Township 30–31, R. 8–9	22	R	54	0	37	12	.....	103	178
" 30, R. 10	23	R	27	2	11	3	.....	43	77
" 30, R. 11	24	R	21	0	4	12	.....	37	68
" 30, R. 12	25	R	39	0	10	5	.....	54	116
" 30, R. 13	26	R	38	2	22	76	.....	138	207
" 30, R. 14	27	R	31	1	7	24	.....	63	112
" 30, R. 15–14	28	R	20	1	26	19	.....	66	99
Rosetown A-H	29	R	15	2	93	45	.....	155	175
" I-P	30	R	9	1	62	66	.....	138	166
" Q-Z	31	R	11	2	70	58	.....	141	183
Township 30–31, R. 16 (Anglia)	32	R	54	0	54	18	.....	126	166
" 31, R. 15	33	R	49	2	6	6	.....	63	88
" 31, R. 14	34	R	11	0	8	11	.....	30	85
" 31, R. 13	35	R	21	0	2	13	.....	36	72
" 31, R. 12	36	R	30	1	3	8	.....	42	82
" 31–32, R. 11	37	R	28	1	5	44	.....	78	146
" 31–32, R. 10	38	R	25	1	7	3	.....	36	67
" 31, R. 8–9 (Swanson)	39	R	15	0	28	26	.....	69	101
" 31–32, R. 6–7	40	R	20	2	8	11	.....	41	101
" 32, R. 8	41	R	9	0	7	7	.....	23	51
" 32, R. 9	42	R	1	1	7	11	.....	20	70
Harris Village	43	R	32	3	28	53	.....	116	145
Township 32, R. 11–12	44	R	19	8	4	13	.....	44	117
" 32, R. 13	45	R	30	0	5	3	.....	38	87
" 32, R. 14	46	R	15	0	3	2	.....	20	46
" 32, R. 15	47	R	47	0	1	2	.....	50	100
" 31–32, R. 16	48	R	67	0	5	9	.....	81	161
" 33, R. 16	49	R	28	0	6	8	.....	42	85
" 33, R. 15	50	R	7	2	18	2	.....	29	97
" 33, R. 14	51	R	19	1	4	8	.....	32	62
" 33, R. 13	52	R	24	10	2	3	.....	39	88
" 33, R. 12	53	R	70	2	2	1	.....	75	128
" 32–33, R. 10–11	54	R	43	3	5	15	.....	66	131
Tessier	55	R	14	1	10	26	.....	51	68
Township 32–33. R. 9–10	56	R	32	5	41	22	1	101	186
" 33, R. 7–8–9	57	R	33	1	21	10	.....	65	205
" 33, R. 6–7	58	R	8	2	3	15	.....	28	62
" 34, R. 6–8	59	R	10	0	6	17	.....	33	88
" 34, R. 7–8	60	R	24	0	17	9	.....	50	148
Délisle	61	R	14	0	80	38	.....	132	164
Township 34, R. 9	62	R	45	1	17	7	.....	70	129
" 34, R. 10	63	R	34	0	10	4	.....	48	81

ROSETOWN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Evans.	Edward B. Gifford.	William Willoughby Miller.	Arthur W. Mooney.			
Township 34, R. 11	64	R	36	0	15	2	.....	53	102
" 34, R. 12	65	R	74	0	2	0	.....	76	78
" 34, R. 13	66	R	38	0	9	4	.....	51	81
" 34, R. 14	67	R	16	0	11	18	.....	45	90
" 34, R. 15	68	R	9	0	19	21	.....	49	125
" 34, R. 16	69	R	25	0	5	2	.....	32	75
" 35, R. 16 (Lydden)	70	R	43	0	25	16	.....	84	101
" 35, R. 15 (Argo)	71	R	12	0	17	24	.....	53	80
" 35, R. 14 (Vance)	72	R	8	0	19	7	.....	34	51
" 35, R. 13	73	R	25	0	11	13	.....	49	108
" 35, R. 12 (Keppel)	74	R	35	1	7	8	.....	51	123
" 35, R. 11 (Leney)	75	R	53	0	1	5	.....	59	140
" 35, R. 10	76	R	25	0	15	1	.....	41	91
Avondale	77	R	24	0	2	11	.....	37	119
Ruthben	78	R	10	0	5	0	.....	15	76
Township 35, R. 7 (Vanscoy)	79	R	21	2	10	26	.....	59	131
" 36, R. 7 (Grandora)	80	R	17	1	2	5	.....	25	104
" 36, R. 8	81	R	6	1	2	11	.....	20	88
Asquith	82	R	12	0	31	61	.....	104	146
36–37, R. 9	83	R	7	0	12	21	.....	40	149
36, R. 10 (Kinley)	84	R	21	0	10	28	.....	59	149
36, R. 11	85	R	47	1	5	6	.....	59	80
Perdue Village	86	R	19	1	50	25	.....	95	162
Township 36, R. 12	87	R	17	0	1	6	.....	24	59
" 36, R. 13	88	R	6	0	10	1	.....	17	55
" 36, R. 14	89	R	25	1	19	13	.....	58	75
Biggar A-D	90	R	20	2	69	128	1	220	290
" E-K	91	R	11	0	49	117	.....	177	339
" L-Q	92	R	26	0	58	119	7	210	277
" R-Z	93	R	20	3	49	116	2	190	282
Township 36, R. 15	94	R	14	1	11	21	.....	47	80
" 36, R. 16	95	R	7	0	9	19	.....	35	52
" 36–37, R. 16	96	R	31	2	8	21	.....	62	103
" 37, R. 15	97	R	13	0	9	19	1	42	68
" 37, R. 14	98	R	14	0	6	9	.....	29	60
" 37, R. 13	99	R	10	1	4	5	.....	20	45
" 37, R. 12	100	R	15	0	16	3	.....	34	58
" 37, R. 11	101	R	16	0	0	7	.....	23	84
" 37–38, R. 10	102	R	36	0	0	13	.....	49	127
" 37–38, R. 9	103	R	1	0	1	1	.....	3	57
" 37, R. 8	104	R	15	3	1	22	.....	41	88
" 37, R. 7	105	R	29	2	2	19	.....	52	124
" 38, R. 7	106	R	7	0	0	27	.....	34	133
" 38, R. 8	107	R	29	0	4	5	.....	38	129
" 39, R. 7	108	R	24	0	0	9	.....	33	92
Langham	109	R	28	2	25	49	.....	104	181
Township 40–41, R. 7	110	R	0	0	0	13	.....	13	48
" 38–39, R. 9	111	R	4	0	0	2	.....	6	39
" 38–39, R. 10	112	R	5	0	2	9	.....	16	62
" 38, R. 11	113	R	16	0	1	7	.....	24	98
" 38, R. 12	114	R	10	0	4	9	.....	23	101
" 38–39, R. 13	115	R	2	0	9	28	.....	39	76
" 38, R. 14	116	R	2	9	2	20	1	34	75
" 38, R. 15	117	R	7	2	1	17	.....	27	77
" 38, R. 16	118	R	8	0	19	1	.....	28	45
" 39, R. 16 (Cando)	119	R	23	1	7	42	.....	73	103
" 39–40, R. 15	120	R	6	0	19	9	.....	34	88
" 39–40, R. 14	121	R	3	8	21	22	.....	54	90
" 39, R. 12	122	R	23	1	21	5	.....	50	95
" 39–40, R. 11	123	R	11	2	0	1	.....	14	65
" 40, R. 12	124	R	23	0	7	4	.....	34	67
" 49–40–41, R. 13–14	125	R	8	0	1	2	.....	11	112
" 40, R. 14–15	126	R	1	0	0	7	.....	8	15
" 40, R. 16 (Indian Res. 108)	127	R	6	0	0	16	.....	22	42

ROSETOWN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	John Evans.	Edward B. Gifford.	William Willoughby Miller.	Arthur W. Mooney.			
Township 40–41, R. 13–14.....	128	R	18	1	12	10	.....	41	92
" 41, R. 15–16.....	129	R	23	0	1	1	.....	25	65
" 42, R. 16.....	130	R	28	2	0	10	.....	40	76
" 42, R. 15.....	131	R	14	0	0	5	.....	19	76
" 39, R. 8.....	132	R	4	0	0	9	.....	13	77
Totals—Totaux.....	132	.....	2,974	136	1,926	2,450	13	7,499	14,120

Majority for / Majorité pour **John Evans** over (sur)
- **Arthur W. Mooney, 524.**
- **William W. Miller, 1,048.**
- **Edward B. Gifford, 2,838.**

SASKATOON. Population—1921, 40,712

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Walter Lee Kirkpatrick	Frank Roland MacMillan	Alexander MacGillivray Young			
Saskatoon, City (Cité)....A-M	1	U	9	84	78	.....	171	204
" .....N-Z	.....	U	6	34	62	.....	102	115
"	2	U	12	78	40	.....	130	139
" .....A-L	3	U	11	72	56	.....	139	147
" .....M-Z	.....	U	8	59	77	.....	144	149
" .....A-M	4	U	20	85	80	.....	185	228
" .....N-Z	.....	U	15	42	39	.....	96	111
"	5	U	15	84	111	.....	210	256
"	6	U	18	49	75	.....	142	170
" .....A-M	7	U	13	67	97	.....	177	219
" .....N-Z	.....	U	10	34	61	1	106	121
"	8	U	7	57	53	.....	117	141
"	9	U	16	87	98	.....	201	229
" .....A-M	10	U	18	72	88	1	179	210
" .....N-Z	.....	U	9	41	38	2	90	105
"	11	U	21	122	113	3	259	312
"	12	U	30	83	93	1	207	235
"	13	U	25	72	64	1	162	187
" .....A-M	14	U	20	45	99	1	165	185
" .....N-Z	.....	U	11	32	75	.....	118	131
"	15	U	4	17	43	.....	64	64
"	16	U	8	58	65	.....	131	148
" .....A-M	17	U	9	75	83	5	172	190
" .....N-Z	.....	U	8	49	67	2	126	147
"	18	U	12	157	87	.....	256	292
"	19	U	8	106	87	.....	201	233
"	20	U	5	47	36	.....	88	94
"	21	U	12	68	67	.....	147	155
"	22	U	9	119	102	.....	230	260
"	23	U	2	35	45	.....	82	92
" .....A-L	24	U	9	91	68	.....	168	196
" .....M-Z	.....	U	6	68	70	.....	144	168
"	25	U	15	112	116	1	244	274
"	26	U	19	122	108	.....	249	276
"	27	U	12	77	70	.....	159	182
"	28	U	8	69	59	.....	136	150
"	29	U	39	99	85	.....	223	262
"	30	U	25	108	32	.....	165	176
"	31	U	21	92	71	.....	184	218
"	32	U	22	70	37	2	131	137
"	33	U	11	102	93	2	208	232
"	34	U	18	81	66	.....	165	193
"	35	U	2	57	43	.....	102	108
"	36	U	16	88	72	4	180	227
" .....A-L	37	U	15	57	52	1	125	149
" .....M-Z	.....	U	22	46	38	.....	106	122
"	38	U	15	79	54	.....	148	170
"	39	U	19	69	59	2	149	180
"	40	U	7	63	49	1	120	136
"	41	U	16	53	76	.....	145	169
"	42	U	21	83	97	.....	201	235
"	43	U	20	69	78	2	169	191
"	44	U	19	106	75	.....	200	229
"	45	U	14	92	40	.....	146	163
" .....A-H	46	U	15	76	61	3	155	175
" .....I-Z	.....	U	6	74	76	.....	156	182
"	47	U	17	65	53	.....	135	162
"	48	U	21	97	59	.....	177	194
"	49	U	11	91	35	1	138	142
"	50	U	15	66	47	1	129	144
Pratt.....	51	R	21	0	5	.....	26	78
Prime.....	52	R	10	3	9	.....	22	75
Brightwater.....	53	R	11	9	24	.....	44	65
Trottier.....	54	R	1	10	15	.....	26	79
Dundurn.....	55	R	8	47	41	.....	96	120

SASKATOON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Walter Lee Kirkpatrick	Frank Roland MacMillan	Alexander MacGillivray Young			
Plateau	56	R	15	7	21	.....	43	72
Burnmore	57	R	10	2	25	.....	37	77
Bradwell	58	R	7	34	52	.....	93	55
Pleasant Point	59	R	5	7	8	.....	20	31
Coates	60	R	9	1	6	.....	16	74
Beaver Creek	61	R	2	3	8	.....	13	58
Moon Lake	62	R	14	6	7	.....	27	82
Victor	63	R	7	4	30	.....	41	114
Duro	64	R	9	14	8	.....	31	122
Cheviot	65	R	18	1	7	.....	26	81
Blucher	66	R	12	26	29	.....	67	109
Laurier	67	R	18	8	25	.....	51	106
Patience Lake	68	R	28	8	12	.....	48	96
Engen	69	R	37	6	14	.....	57	100
Sutherland A-L	70	R	25	75	58	1	159	226
" M-Z	70	R	18	51	55	.....	124	196
"	70A	R	0	11	27	.....	38	64
"	70B	R	8	3	9	.....	20	41
Farley	71	R	57	17	17	.....	91	124
Edzell	72	R	40	3	16	.....	59	125
Brownell	73	R	18	7	29	1	55	83
Blackley	74	R	12	13	4	1	30	80
Strawberry Valley	75	R	17	57	6	.....	80	117
Old Trail	76	R	13	21	15	.....	49	80
Clarkboro	77	R	4	4	18	.....	26	95
Narman	78	R	45	22	61	.....	128	220
Wurtzburg	79	R	24	16	21	.....	61	148
Dalmeney	80	R	7	18	81	.....	106	236
Osler	81	R	18	7	80	1	106	160
Miller	82	R	4	5	18	.....	27	220
Hague A-H	83	R	1	22	15	.....	38	217
" I-Z	.....	R	3	28	27	.....	58	259
Hachfeld	84	R	1	0	11	.....	12	384
Peters	85	R	1	3	24	.....	28	99
Mennon	86	R	3	1	41	.....	45	106
Hepburn	87	R	3	3	87	.....	93	192
Smithburg	88	R	0	0	39	.....	39	117
Advance (Provisoire)								
Saskatoon	1	U	4	72	65	.....	141	.....
Sutherland	2	R	2	7	15	.....	24	.....
Totals—Totaux	104	.....	1,417	5,114	5,303	41	11,875	15,934

Majority for / Majorité pour **Alexander MacGillivray Young** over (sur) **Frank Roland MacMillan, 189.** / **Walter Lee Kirkpatrick, 3,886.**

SOUTH BATTLEFORD. Population—1921, 35,070.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Sydney Bingham	James Arnold Hagerman	John Vallance			
Rosetown	1	R	18	3	2	.....	23	90
Ruthilda	2	R	8	13	14	.....	35	142
Kelfield	3	R	25	22	32	.....	79	146
Kitchener	4	R	10	2	4	.....	16	63
Arcata	5	R	6	18	23	.....	47	85
Kerrobert Rural	6	R	12	23	56	.....	91	143
" (A)	7	R	4	81	62	.....	147	359
" (B)	7	R	3	55	77	.....	135	
Ethmuir	8	R	9	10	26	.....	45	85
Millidge	9	R	7	8	7	.....	22	57
Derrick	10	R	10	1	5	.....	16	64
Findlay	11	R	11	3	2	.....	16	42
Salonica	12	R	0	0	14	.....	14	23
St. Danadus	13	R	3	0	45	1	49	85
Weybrecht	14	R	21	0	1	.....	22	61
McMechan	15	R	21	3	9	.....	33	60
Robinson	16	R	10	1	10	.....	21	73
Progress	17	R	34	7	55	.....	96	125
Baloil	18	R	9	0	33	.....	42	83
Mariposa	19	R	13	7	22	.....	42	67
Whiteshore	20	R	11	20	37	4	72	107
Gettysburg	21	R	16	6	4	.....	26	133
Patmore	22	R	12	8	14	.....	34	94
Riddell	23	R	6	2	2	1	11	73
Springwater	24	R	4	14	26	.....	44	71
Pinwherry	25	R	15	0	10	.....	25	50
Greenfield	26	R	8	1	18	.....	27	65
Eastshore	27	R	8	8	59	1	76	149
Odessa	28	R	6	18	158	.....	182	230
Ear Hill	29	R	4	0	17	.....	21	61
Abbnott	30	R	1	2	25	.....	28	78
Luseland	31	R	20	24	66	.....	110	124
Lusehurst	32	R	35	14	11	.....	60	78
Waterloo	33	R	17	1	20	.....	38	74
Harlow	34	R	30	1	10	.....	41	59
Long Valley	35	R	16	4	13	1	34	81
Cactus Lake	36	R	4	5	67	.....	76	124
Grosswerder	37	R	2	5	51	.....	58	123
Denzil	38	R	13	29	45	.....	87	146
Salvador	39	R	36	32	76	1	145	194
Zuintie	40	R	42	5	15	.....	62	100
Grass Lake	41	R	21	3	14	.....	38	78
Princeton	42	R	15	2	3	.....	20	83
Queensview	43	R	4	1	34	.....	39	102
Krist	44	R	4	0	24	.....	28	71
Leipzig	45	R	1	3	75	.....	79	112
Landis	46	R	48	23	69	.....	140	186
Palo	47	R	17	2	2	.....	21	77
Traynor	48	R	15	3	14	.....	32	90
Wolfe	49	R	33	0	2	.....	35	64
Cavell	50	R	3	4	11	.....	18	63
Belle View Plains	51	R	30	2	6	2	40	91
Revenue	52	R	3	8	56	3	70	114
Uzelman	53	R	6	4	36	.....	46	122
Muddy Lake	54	R	0	14	0	.....	14	46
Boulby	55	R	2	27	2	.....	31	54
Stabbler	56	R	8	20	42	.....	70	111
Hochin	57	R	2	10	38	1	51	100
Bell City	58	R	11	7	16	.....	34	102
Primate	59	R	46	11	28	.....	85	141
South Macklin	60	R	20	5	26	.....	51	102
Macklin	61	R	42	42	61	.....	145	198
North Macklin	62	R	33	8	13	.....	54	80
Evesham	63	R	39	37	24	.....	100	184
Sporran	64	R	5	4	15	.....	24	84

SOUTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sydney Bingham	James Arnold Hagerman	John Vallance			
Ennis	65	R	19	15	57	.....	91	147
Scotstown	66	R	18	20	9	.....	47	103
Sunny Glen	67	R	12	25	12	.....	49	74
Queenston	68	R	11	37	14	.....	62	88
Tako	69	R	19	8	8	.....	35	75
Scott	70	R	40	14	60	.....	114	201
Reford	71	R	12	0	1	.....	13	66
Inverallan	72	R	20	1	4	.....	25	64
Montgomery	73	R	13	5	3	.....	21	36
Pan Muir	74	R	5	0	1	.....	6	42
North Wilkie	75	R	18	22	47	.....	87	172
South Wilkie	76	R	21	22	62	.....	105	147
East Wilkie	77	R	22	33	64	1	120	180
Glenlogan	78	R	15	2	17	.....	34	70
Grain Lands	79	R	17	1	6	.....	24	47
Phippen	80	R	18	6	34	.....	58	116
Adanac	81	R	7	40	14	.....	61	81
Unity (A)	82	R	10	102	22	.....	134	332
" (B)	82	R	8	104	34	.....	146	
Unity Rural	83	R	11	34	11	.....	56	67
Belton	84	R	20	28	6	.....	54	73
Benjamin	85	R	3	25	11	.....	39	97
Rutland	86	R	16	38	15	.....	69	121
Senlac	87	R	70	22	35	.....	127	250
North End	88	R	21	1	9	.....	31	65
Parkdale	89	R	3	8	6	.....	17	63
Reid's	90	R	8	1	9	.....	18	86
Vera	91	R	0	10	6	.....	16	15
Blue Bell	92	R	3	44	11	.....	58	81
Wasteena	93	R	17	31	29	.....	77	101
Swarthmore	94	R	20	17	13	.....	50	96
Thackeray	95	R	11	3	17	.....	31	61
Narrow Lake	96	R	19	2	14	.....	35	54
Starview	97	R	5	4	2	.....	11	54
Ibstone	98	R	7	6	6	.....	19	56
Red Cross	99	R	17	5	27	.....	49	87
Doyle	100	R	26	1	6	.....	33	73
Drummond Creek	101	R	19	5	2	.....	26	52
Ovenstown	102	R	27	7	2	.....	36	85
Weir	103	R	39	11	2	.....	52	93
Watson	104	R	4	33	13	.....	50	76
Ruth	105	R	20	22	5	.....	47	71
Seagram	106	R	2	17	24	.....	43	53
Winter	107	R	7	18	21	.....	46	53
Yonker	108	R	4	5	0	.....	9	15
Freshwater	109	R	3	3	1	.....	7	9
Artland	110	R	19	16	18	.....	53	92
Manitou	111	R	56	7	14	.....	77	114
Kelly	112	R	11	3	0	.....	14	18
Raspberry	113	R	3	37	12	.....	52	70
Wilbert	114	R	33	8	22	.....	63	101
Brownlea	115	R	31	16	8	.....	55	69
Cut Knife	116	R	10	52	45	1	108	120
Wallace	117	R	15	5	27	.....	47	69
Rochkaven	118	R	24	12	20	.....	56	70
Prongua	119	R	39	17	31	.....	87	113
Lindequist	120	R	15	4	37	1	57	75
Academy	121	R	2	5	21	.....	28	63
South Battleford (Sud)	122	R	3	36	58	.....	97	132
East " (Est)	123	R	5	43	104	.....	152	168
West " (Ouest)	124	R	17	41	82	.....	140	160
Eight Mile Lake	125	R	3	9	22	.....	34	37
Highgate	126	R	2	9	34	.....	45	57
Suffern	127	R	29	3	5	.....	37	54
Sweet Grass	127A	R	1	0	18	.....	19	27

SOUTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Sydney Bingham	James Arnold Hagerman	John Vallance			
Riding Hill	128	R	16	16	11	.....	43	77
Poundmaker	129	R	11	8	20	.....	39	66
Wardenville	130	R	20	11	12	.....	43	72
Gross Lake	131	R	25	55	11	.....	91	103
Freemont	132	R	17	27	3	.....	47	127
Neilburg	133	R	17	22	40	.....	79	115
Marsden	134	R	76	39	39	.....	154	213
Sherlock	135	R	39	0	1	.....	40	52
Riverside	136	R	3	2	0	.....	5	15
Carruthers	137	R	25	30	49	1	105	118
Little Pine	138	R	16	12	13	.....	41	75
Battle Bank	139	R	7	3	8	.....	18	45
Delmas	140	R	26	1	84	.....	111	150
Delmas North (Nord)	141	R	15	3	25	1	44	58
Bresaylor	142	R	34	8	37	.....	79	124
Paynton	143	R	48	30	114	.....	192	275
Birch Lake	144	R	0	0	5	.....	5	14
Lily dale	145	R	22	3	8	.....	33	71
Cosy Nook	146	R	16	7	14	.....	37	79
Beechwood	147	R	31	6	5	.....	42	58
Rereshill	148	R	10	2	12	.....	24	32
Nunebor	149	R	25	5	0	.....	30	120
Rugby	150	R	20	4	9	.....	33	106
Wirral	151	R	49	5	13	.....	67	88
Lashburn (A)	152	R	41	63	91	.....	195	338
" (B)	152	R	33	35	38	1	107	
Battlevale	153	R	15	10	46	.....	71	112
Waseca	154	R	13	8	64	.....	85	94
Maidstone Rural	155	R	51	18	25	.....	94	178
Maidstone	156	R	17	31	48	.....	96	128
Birling	157	R	2	1	20	.....	23	62
Grand Cheviot	158	R	14	8	25	1	48	63
Golden	159	R	6	3	5	.....	14	39
Walters	160	R	7	1	15	.....	23	65
Fartown	161	R	32	16	7	.....	55	85
Southminster	162	R	40	8	13	.....	61	108
Marshall	163	R	92	32	40	.....	164	228
Newlands	164	R	41	13	6	.....	60	90
Forest Bank	165	R	29	7	11	.....	47	102
Dee Valley	166	R	40	9	10	.....	59	103
Standard Hill	167	R	18	4	3	.....	25	73
Milleton	168	R	30	3	7	.....	40	85
Dry Gully	169	R	12	0	8	.....	20	47
Banana Belt	170	R	5	0	5	.....	10	37
Landrose	171	R	31	11	14	.....	56	82
Greenwood	172	R	32	13	10	.....	55	116
Lloydminster (A)	173	R	31	76	57	.....	164	418
" (B)	173	R	15	72	40	.....	127	
Northminster	174	R	24	14	2	.....	40	140
Greenstreet	175	R	12	5	10	.....	27	125
Tangleflags	176	R	12	5	4	.....	21	98
North Bend	177	R	5	3	2	.....	10	54
Walmsley	178	R	11	1	1	.....	13	54
Totals—Totaux	183	.....	3,252	2,646	4,364	22	10,284	17,456

Majority for / Majorité pour **John Vallance** over (sur) **S. Bingham, 1,112.** / **J. A. Hagerman, 1,718.**

SWIFT CURRENT Population—1921, 40,305

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edward Bothwell.	Arthur John Lewis.			
Westmount	1	R	105	24	1	130	192
Western	2	R	119	44	3	166	211
Carlton	3A	R	147	37	.....	184	245
"	3B	R	161	34	2	197	251
Central	4A	R	74	30	.....	104	150
"	4B	R	74	30	3	107	155
Plesant View	5	R	150	28	.....	178	214
Eastern	6A	R	96	40	1	137	198
"	6B	R	98	17	1	116	172
Oman	7	R	83	63	1	147	217
Ratcliffe	8	R	4	1	.....	5	51
Burstall School	9	R	22	28	.....	50	117
Burstall	10	R	41	17	.....	58	121
Aceworth	11	R	11	7	.....	18	} 118
Brister	12	R	27	2	.....	29	
Estuary	13	R	16	30	2	48	103
Volb	14	R	23	10	.....	33	89
Angerman	15	R	22	6	.....	28	118
Etna	16	R	13	11	.....	24	55
Prospect Valley	17	R	2	14	.....	16	89
Streifel	18	R	15	6	.....	21	101
Keystone	19	R	10	24	2	36	117
Mendham	20	R	70	22	.....	92	113
Westerham	21	R	42	23	2	67	141
Leader Rural	22	R	6	64	1	71	167
Leader	23	R	109	53	.....	162	246
Holly Mound	24	R	17	22	.....	39	92
Frohlich	25	R	7	22	1	30	96
Nicefield	26	R	30	6	.....	36	108
Roseflat	27	R	69	0	.....	69	108
Berghanson	28	R	41	8	.....	49	117
Elardee	29	R	36	11	1	48	116
Schultz	30	R	39	4	.....	43	94
Kosolofster	31	R	64	23	1	88	128
Prelate Rural	32	R	16	46	.....	62	145
Prelate	33	R	103	34	2	139	183
Fairbank	34	R	7	52	.....	59	77
Olmstead	35	R	82	81	1	164	253
Sceptre	36	R	47	20	1	68	98
Hogg	37	R	18	2	.....	20	25
Oadas	38	R	31	2	2	35	51
Lemsford	39	R	34	87	.....	121	226
Bakerville	40	R	20	8	.....	28	53
Portreeve	41	R	39	47	.....	86	160
Sectional	42	R	36	35	.....	71	198
Lancer	43	R	29	29	.....	58	71
Roe	44	R	8	8	.....	16	91
Baxterville	45	R	5	17	.....	22	97
Three Butte	46	R	8	20	.....	28	116
Roderick	47	R	12	62	.....	74	173
Abbey	48	R	31	27	1	59	94
Ranger	49	R	2	8	.....	10	61
Fairdale	50	R	13	20	.....	33	76
Miry Creek	51	R	15	14	.....	29	81
Shackleton	52	R	36	31	.....	67	116
Waldensian	53	R	17	38	.....	55	89
Sandford Dene	54	R	5	35	.....	40	87
Culham	55	R	11	45	.....	56	92
Cabri Rural	56	R	16	52	.....	68	123
Cabri	57	R	92	60	2	154	246
Castagne	58	R	27	33	.....	60	112
Riverdene	59	R	6	34	.....	40	62
Pennant	60	R	56	76	.....	132	80
Vergland	61–62	R	8	55	.....	63	104
Lloyd	63	R	5	18	.....	23	41

SWIFT CURRENT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edward Bothwell.	Arthur John Lewis.			
Webb	64	R	85	53	1	139	201
Prosperous Valley	65	R	15	12	.....	27	89
Wilhelmina	66	R	12	14	.....	26	99
Milburn	67	R	11	12	.....	23	62
Gander Lake	68	R	16	4	1	21	72
Velva	69	R	11	9	.....	20	50
Success	70	R	23	59	.....	82	162
Ohioville	71	R	3	48	.....	51	71
Valentine	72	R	16	45	.....	61	80
Vendetta	73	R	10	3	.....	13	64
Fair Hills	74	R	3	17	.....	20	79
The Flats	75	R	6	30	.....	36	78
Cantuar	76	R	14	34	.....	48	90
Beverley	77	R	11	25	.....	36	82
Arroyo	78	R	7	15	.....	22	87
Silvercraig	79	R	4	32	.....	37	62
Spring	80	R	8	21	.....	29	81
Duneim	81	R	30	11	.....	41	113
Pleasant Hills	82	R	13	9	.....	22	60
Prairieville	83	R	19	2	.....	21	66
Ruskin	84	R	9	14	.....	23	51
Leinan	85	R	5	19	.....	24	105
Saskatchewan Landing	86	R	10	13	.....	23	67
Stewart Valley	87	R	19	10	.....	29	39
Buena Vista	88	R	9	11	.....	20	46
Diamond Hills	89	R	16	7	.....	23	59
Durban	90	R	14	5	.....	19	58
Bode	91	R	22	14	.....	36	84
Peel	92	R	40	4	.....	44	136
Wymark	93	R	76	10	.....	86	198
McMahon	94	R	45	0	.....	45	261
McIntosh	95	R	1	1	.....	2	163
Longford	96	R	11	7	.....	18	78
Waldeck	97	R	55	46	.....	101	136
Spenst	98	R	32	11	.....	43	83
Moscow	99	R	54	2	.....	56	87
Hovestad	100	R	16	14	.....	30	80
Capeland	101	R	0	4	.....	4	68
Turnhill	102	R	46	2	.....	48	110
Rush Lake	103	R	35	16	.....	51	136
Notman	104	R	15	15	1	31	83
Cutbank	105	R	22	24	.....	46	99
Bigford	106	R	2	12	.....	14	63
Marx	107	R	8	11	.....	19	89
Hallonquist	108	R	19	16	.....	35	84
Neidpath	109	R	11	33	.....	44	71
Bolin	110	R	34	37	.....	71	133
Donnelly	111	R	31	13	.....	44	73
Wiens	112	R	17	9	.....	26	64
Main Centre	113	R	15	1	.....	16	101
Lobethal	114	R	15	0	.....	15	88
Hallet	115	R	4	0	.....	4	23
River	116	R	13	1	.....	14	68
Gouldtown	117	R	10	8	.....	18	119
Lundeen	118	R	2	17	.....	19	53
Herbert Rural	119	R	2	6	.....	8	36
Herbert	120A	R	98	18	.....	116	215
"	120B	R	93	17	1	111	200
Lizard Creek	121	R	13	1	.....	14	94
Cordick	122	R	4	19	.....	23	90
Henke	123	R	21	2	.....	23	127
Eagleson	124	R	9	22	.....	31	69
Morse	125	R	121	45	4	170	223
" Rural	126	R	34	15	.....	49	126
Hyslop	127	R	33	15	.....	48	82

SWIFT CURRENT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Edward Bothwell.	Arthur John Lewis.			
Potts	128	R	5	3	.....	8	59
Log Valley	129	R	7	13	.....	20	56
River Hurst	130	R	34	78	.....	112	175
Pratt	131	R	7	30	.....	37	73
Shooterhill	132	R	0	16	.....	16	58
Calderbank	133	R	17	19	.....	36	81
Perry	134	R	10	10	.....	20	64
Ernfold	135	R	71	68	1	140	189
Imperial	136	R	5	24	.....	29	84
Meadow	137	R	17	8	.....	25	99
Hurst	138	R	9	1	.....	10	64
Droxford	139	R	16	10	.....	26	105
Uren	140	R	20	29	.....	49	76
Cook	141	R	10	12	.....	22	69
Halvorgate	142	R	3	23	1	27	79
Aquadell	143	R	7	32	.....	39	84
Osceola	144	R	6	22	.....	28	74
Gilroy	145	R	22	36	.....	58	115
Pomeroy	146	R	20	44	.....	64	151
Aiktow	147	R	1	26	.....	27	49
Mount Pisgah	148	R	6	19	.....	25	45
Lawson	149	R	11	97	.....	108	116
Union Jack	150	R	7	56	.....	63	96
Dufton	151	R	4	54	.....	58	87
Pine Lake	152	R	2	12	.....	14	65
Bryceton	153	R	6	10	.....	16	69
Chaplin	154	R	53	22	1	76	140
Glasscock	155	R	23	14	1	38	77
Totals—Totaux	158	.....	4,555	3,668	43	8,266	16,857

Majority for / Majorité pour } **Charles Edward Bothwell, 887.**

WEYBURN. Population—1921, 37,431.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Nome—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Henry Hilliar.	John Morrison	Edward James Young.			
Davin	1	R	16	10	41	.....	67	144
Vibank	2	R	7	23	178	1	209	287
Odessa School	3	R	8	12	136	.....	156	227
Neiderland School	3A	R	7	2	27	.....	36	132
Kendal	4	R	3	5	105	.....	113	201
Montmartre	5	R	8	17	155	.....	180	254
Blumenfelt	6	R	1	5	30	.....	36	114
Lajord	7	R	6	32	46	.....	84	177
Kroneau	8	R	7	32	16	.....	55	115
Kartmans	9	R	4	8	11	1	24	65
Estlin	10	R	3	7	23	.....	33	97
Rogers Place	11	R	9	11	11	.....	31	101
Hunts School	12	R	19	13	8	.....	40	40
Yankee Ridge	13	R	0	0	2	.....	2	52
Gray	14	R	23	12	27	1	63	159
Ricetown	15	R	8	11	46	.....	65	147
Coupals Res	16	R	5	5	32	.....	42	90
Sedley	17	R	20	14	91	.....	125	230
Francis Rural	18	R	21	26	30	.....	77	150
" Town (Ville)	18A	R	21	6	42	.....	69	90
Moyerling	19	R	6	9	32	.....	47	105
Silver Valley	20	R	8	16	8	.....	32	139
Alpha School	21	R	4	8	24	.....	36	
Osage	22	R	13	36	36	.....	85	209
Tyvan	23	R	8	38	77	1	124	211
Colfax	24	R	16	31	22	.....	69	138
Maxwell School	24A	R	6	9	13	.....	28	74
Lewvan	25	R	9	19	23	.....	51	122
Bechard	26	R	15	8	17	.....	40	68
Crocus Plains	27	R	3	13	14	.....	30	98
Brighton School	28	R	10	6	8	.....	24	66
Corine School	29	R	23	11	15	.....	49	94
Wilcox	30	R	31	26	54	.....	111	211
Goldie Anderson's	31	R	3	10	31	.....	44	129
Milestone Town	32	R	56	23	71	.....	150	205
Milestone	32A	R	17	40	31	.....	88	202
Dummer	33	R	3	5	88	.....	96	118
Thompson's House	34	R	0	6	40	.....	46	63
Johnson House	34A	R	4	8	23	.....	35	58
Chases	35	R	0	12	10	.....	22	58
Lang	36	R	34	30	77	.....	141	246
Smithdale School	37	R	9	14	22	.....	45	85
White School	38	R	3	23	10	.....	36	75
Cedean	39	R	11	13	11	.....	35	107
Fillmore	40	R	31	26	64	.....	121	122
Wheaton School	41	R	0	16	0	.....	16	37
Rainton	42	R	0	18	18	.....	36	57
Lily Glen	43	R	11	17	8	1	37	70
Prairie View	44	R	15	17	25	.....	57	127
Yellow Grass Town (Ville)	45	R	45	60	58	.....	163	212
" Rural	45A	R	25	60	26	.....	111	174
Beautiful Plains	46	R	7	48	15	.....	70	91
Rocky Bluff	47	R	0	14	3	.....	17	43
Rock Spring	48	R	5	7	42	.....	54	78
Red Rose	49	R	2	1	11	.....	14	40
Loves House	50	R	9	6	14	.....	29	59
Sandfords	51	R	4	1	0	.....	5	19
Yeomans	52	R	5	7	13	.....	25	75
McTaggart	53	R	42	16	31	1	90	155
Weyburn Rural	54	R	42	33	37	.....	112	187
Schneider School	55	R	15	31	22	.....	68	132
Auburndale	56	R	3	17	5	.....	25	69
Griffin North (Nord)	57	R	18	18	39	.....	75	161
" South (Sud)	58	R	6	2	4	.....	12	36
St. Almo	59	R	5	12	4	.....	21	53

WEYBURN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Henry Hilliar.	John Morrison.	Edward James Young.			
Ralph	60	R	11	14	12	.....	37	78
Riverview	61	R	27	21	19	.....	67	163
Prospect	62	R	7	10	27	.....	44	83
Gests	63	R	1	11	8	.....	20	41
Alson School	64B	R	17	16	12	.....	45	87
Trossocks	64A	R	4	6	4	.....	14	28
Forward	65	R	9	8	32	.....	49	77
Khedive	66	R	18	23	46	.....	87	164
Pangman	67	R	27	47	39	.....	113	180
Amulet	68	R	50	45	46	.....	141	224
Black Oak School	69	R	0	13	15	.....	28	91
Brooking	70	R	3	8	23	.....	34	83
Abbott	70A	R	0	4	22	.....	26	48
Hardy	71	R	23	35	14	.....	72	190
Ceylon	72	R	54	35	91	.....	180	231
Brooking	73	R	17	13	17	.....	47	117
Radville A-M	74	R	43	17	101	.....	161	332
" N-Z	74A	R	43	7	73	.....	123	224
" West (Ouest)	74B	R	11	20	43	.....	74	122
" East (Est)	75	R	2	10	40	.....	52	122
Neptune	76	R	21	16	37	.....	74	74
Clearfield	77	R	11	25	24	.....	60	117
Colgate	78	R	7	36	33	1	77	98
Lamond	79	R	7	33	14	.....	54	120
Goodwater	80	R	27	8	35	.....	70	125
Halbrite	81	R	17	29	46	3	95	165
White Rock	82	R	1	7	8	.....	16	46
Midale	83	R	11	23	25	.....	59	146
Dewey School	84	R	1	22	0	.....	23	40
Elswick	85	R	1	20	3	.....	24	67
Campbells	86	R	8	20	6	.....	34	79
Tribune	87	R	0	25	4	2	31	66
Maxim	88	R	7	11	33	.....	51	74
Martins Souris Valley	89	R	1	1	40	.....	42	67
Solves	90	R	3	6	32	.....	41	83
Locadia	91	R	4	14	33	.....	51	119
Cairenbrogie	92	R	2	3	19	.....	24	85
Garden School	93	R	4	5	6	.....	15	70
Coaldale School	94	R	2	1	11	.....	14	53
Cochranes	95	R	2	2	27	.....	31	53
Gladmar	96	R	16	20	62	.....	98	142
Blooming	97	R	0	2	31	.....	33	45
Pepper	98	R	1	12	43	.....	56	79
Parsons	99	R	2	23	7	.....	32	93
Fredericks	100	R	1	16	45	.....	62	160
Tribune	101	R	12	28	64	2	106	139
Bromehead	102	R	12	56	71	.....	139	180
Nelsons	103	R	0	24	8	.....	32	} 146
Torquay	104	R	4	29	48	.....	81	
Hagen School	105	R	2	2	59	.....	63	94
Tenold	106	R	2	4	76	.....	82	124
Vande Poeg House	107	R	4	22	33	1	60	142
Lindale Murray Smith	108	R	3	24	42	.....	69	156
Summit	109	R	0	30	53	.....	83	120
Skjerdahls	110	R	1	10	41	.....	52	113
Overland	111	R	1	12	48	.....	61	100
Sybouts	112	R	2	11	44	.....	57	93
Franzen's	113	R	0	6	1	.....	7	33
Hibbards	114	R	1	0	11	.....	12	29
Weyburn	115A	R	73	7	77	.....	157	206
"	115B	R	68	7	44	1	120	177
"	116A	R	74	18	55	2	149	201
"	116B	R	54	2	75	.....	131	191
"	117A	R	90	7	78	1	176	259
"	117B	R	100	10	71	.....	181	248

WEYBURN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Henry Hilliar	John Morrison	Edward James Young			
Weyburn—*Con*	118A	R	59	9	46	.....	114	164
"	118B	R	68	4	55	.....	127	178
Weyburn, Advance (Provisoire)	120	R	20	4	11	.....	35	
Mental Hospital	119	R	5	1	135	1	142	168
Totals—Totaux	134	.....	1,957	2,162	4,807	20	8,946	15,862

Majority for / Majorité pour } **Edward James Young** over (sur) { **J. Morrison, 2,645.** / **T. H. Hilliar, 2,850.**

WILLOW BUNCH. Population—1921, 39,257.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Donnelly	Alexander Edward MacKinnon.	Robert Milton Johnson			
Marshall	1	R	0	19	2	.....	21	43
Morrison	2	R	17	9	18	.....	44	90
Devereux	3	R	19	2	9	1	31	90
Smith	4	R	3	0	7	.....	10	100
Stone	5	R	27	6	9	.....	42	104
Pretty Valley	6	R	22	2	28	.....	52	115
Earl	7	R	19	1	4	.....	24	96
Lacordaire	8	R	18	0	26	.....	44	108
Boundary	9	R	23	2	23	.....	48	130
Borderland	10	R	17	7	11	1	36	71
Willow Vale	11	R	7	8	7	1	23	50
Table Butte	12	R	5	1	3	.....	9	33
Lonesome Butte	13	R	5	0	5	.....	10	66
Bayley	14	R	4	1	6	.....	11	50
Long Trail	15	R	2	0	0	.....	2	6
Loberge	16	R	10	0	0	.....	10	45
McEachren	17	R	10	0	0	.....	10	72
Hysone	18	R	11	0	0	.....	11	18
Widerview	19	R	24	0	10	.....	34	77
Summercove	20	R	33	1	6	.....	40	117
Patriotic	21	R	53	1	4	.....	58	142
Southview	22	R	5	0	1	.....	6	34
Prehur	23	R	12	0	10	.....	22	59
Vigilant	24	R	5	2	2	.....	9	96
Wood Mountain	25	R	11	11	15	.....	37	100
Canopus	26	R	12	2	8	.....	22	59
Prefontaine	27	R	6	0	4	.....	10	55
Quantock	28	R	14	1	13	.....	28	28
Fife Lake	29	R	17	14	23	.....	54	112
Hart	30	R	32	10	15	1	58	98
Burdens	31	R	3	0	8	.....	11	73
Hicks	32	R	20	5	13	.....	38	94
Craig	33	R	11	1	13	.....	25	80
Waniska	34	R	7	2	37	.....	46	84
Reid	35	R	19	0	0	.....	19	21
Grant	36	R	28	0	0	3	31	44
Bodens	37	R	5	5	27	.....	37	77
Bonner	38	R	10	5	12	.....	27	78
Harptree	39	R	28	3	20	.....	51	86
Fremington	40	R	25	19	10	.....	54	143
Lantier	40A	R	16	6	11	.....	33	93
Little Woody	41	R	13	17	47	.....	77	102
Scout Lake	42	R	38	12	21	.....	71	151
Hay Meadow	43	R	10	1	5	.....	16	45
Elm Springs	44	R	6	4	1	.....	11	53
Ledgett	45	R	23	4	0	.....	27	62
Payne	46	R	26	0	2	.....	28	85
Mankota	47	R	5	0	14	.....	19	85
Fournierville	48	R	5	0	19	.....	24	53
Milly	49	R	36	4	28	1	69	123
Glentworth	50	R	30	3	8	.....	41	84
Socrates	51	R	13	2	25	.....	40	101
Flynn	52	R	10	1	3	.....	14	59
Two Trails	53	R	18	1	3	.....	22	83
Gollier	54	R	25	23	4	.....	52	126
Ledsom	55	R	12	13	0	.....	25	53
St. Victor	56	R	97	3	9	2	111	184
Willow Bunch	57	R	124	32	9	.....	165	212
"	57A	R	109	30	2	.....	141	210
"	57B	R	101	7	13	.....	121	172
Sharron School	58	R	14	31	11	1	57	93
Band	59	R	10	0	17	.....	27	125
Bengough	60	R	43	16	29	.....	88	148
"	60A	R	52	19	27	.....	98	155
Ritchie	61	R	20	1	64	.....	85	181

WILLOW BUNCH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Donnelly.	Alexander Edward MacKinnon	Robert Milton Johnson.			
Rossa	62	R	25	2	5	.....	32	33
Horizon	60	R	37	8	23	.....	68	140
Viceroy	64	R	63	36	62	2	163	274
Verwood	65	R	48	77	59	.....	184	270
Moose Pond	66	R	28	2	27	.....	57	108
Fox Butte	67	R	22	2	23	.....	47	97
Stonehenge	68	R	18	2	13	.....	33	78
Bruce	69	R	38	0	48	1	87	168
Lakenheath	70	R	48	11	1	1	61	178
Plessis	71	R	16	1	9	.....	26	74
Mount Zion	72	R	5	2	10	.....	17	72
Twin Valley	73	R	20	4	21	.....	45	73
Gavelin	74	R	20	2	18	.....	40	115
Ferland	75	R	40	0	5	.....	45	45
Billimurn	76	R	17	0	16	.....	33	75
Jack Creek	77	R	7	1	21	.....	29	71
Sunny View	78	R	52	3	17	.....	72	116
Cactus	79	R	70	0	1	.....	71	95
Connaught	80	R	17	17	28	.....	62	110
Harwood	81	R	20	0	45	.....	65	93
Valance	82	R	24	4	7	.....	35	80
Holmes	83	R	12	2	52	.....	66	119
Assiniboia Rural	84	R	18	18	23	.....	59	102
Willows	85	R	20	25	59	.....	104	159
Readlyn	86	R	30	29	60	2	121	215
Spring Mount	87	R	18	8	28	.....	54	124
Sussex	88	R	17	0	2	.....	19	110
Glasnevin	89	R	30	9	11	.....	50	120
Thorndyke	89A	R	1	3	21	.....	25	103
Ogema	90	R	62	34	30	.....	126	326
"	90A	R	37	33	23	.....	93	143
Currie School	91	R	16	2	52	.....	70	114
Adell	92	R	10	20	7	.....	37	97
Middle Valley	93	R	8	0	4	.....	12	59
Wenaus	94	R	2	1	11	.....	14	175
Deanton	95	R	16	1	21	.....	38	102
Davyroyd	96	R	7	13	72	1	93	117
Lethburn	97	R	6	12	33	.....	51	83
Assiniboia	97A	R	56	103	22	.....	181	226
"	97B	R	15	39	7	.....	61	197
"	97C	R	34	103	21	.....	158	199
"	97D	R	32	46	8	.....	86	123
Valor	98	R	12	26	19	.....	57	134
Limerick	99	R	15	13	18	.....	46	111
"	99A	R	99	58	12	.....	169	213
Frazer	100	R	12	15	23	.....	50	104
Melaval	101	R	31	7	31	.....	69	123
Wood Dale	102	R	16	8	25	.....	49	106
Woodrow	103	R	58	35	36	.....	129	208
Meyronne	104	R	193	11	14	.....	218	260
Kincaid	105	R	146	16	29	.....	191	250
Hazenmore	106	R	85	22	21	.....	128	196
Cannonea	107	R	31	4	17	.....	52	103
Dixie	108	R	36	1	27	.....	64	119
Hayes	109	R	44	7	25	.....	76	101
Williams	110	R	34	20	16	1	71	125
Lafleche	111	R	160	27	53	.....	240	336
Castlemore	112	R	13	2	49	.....	64	105
Burse	113	R	49	21	12	.....	82	121
Orinoco	114	R	14	16	13	.....	43	103
Hillthorpe	115	R	23	16	52	.....	91	186
Hawley	116	R	8	8	62	.....	78	154
Crane Valley	117	R	8	3	58	.....	69	125
Ormiston	118	R	26	3	33	.....	62	62
Kayville	119	R	65	5	53	1	124	125

WILLOW BUNCH—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Thomas Donnelly	Alexander Edward MacKinnon	Robert Milton Johnson			
Dahinda	120	R	29	17	27	.....	73	146
Lewis	121	R	7	5	16	.....	28	87
Cogner	122	R	22	0	10	.....	32	88
Sluters	123	R	8	0	2	.....	10	105
Dirt Hills	124	R	0	9	19	.....	28	58
Hayner	125	R	11	20	59	.....	90	128
Sully	126	R	12	1	17	.....	30	51
Greiner	127	R	11	1	23	.....	35	125
Vantage	128	R	25	8	43	2	78	160
Ettington	129	R	26	7	24	.....	57	119
Mazenod	130	R	53	13	53	.....	119	174
Palmer	131	R	40	28	34	.....	102	207
Le Moine	132	R	51	2	42	1	96	150
Michaud	133	R	51	1	33	.....	85	140
Bolen	134	R	28	0	8	.....	36	101
Ville Bouvier	135	R	76	2	23	3	104	139
MacBain	136	R	32	2	20	.....	54	124
Harold	137	R	23	1	21	.....	45	87
Burton	138	R	9	0	25	1	35	88
Richmond	139	R	23	0	6	.....	29	104
Busch	140	R	79	0	8	.....	87	133
Arland	141	R	48	1	26	.....	75	131
Gauthier	142	R	35	6	53	.....	94	142
Gravelbourg	143	R	130	3	40	.....	173	253
"	144	R	134	2	21	1	158	241
"	145	R	69	3	15	1	88	250
"	146	R	76	2	16	.....	94	139
Remillard	147	R	26	0	20	.....	46	107
Gibson	148	R	19	4	16	2	41	101
Centre Ridge	149	R	7	5	20	.....	32	121
Ada	150	R	3	0	14	.....	17	89
North Point	151	R	21	1	12	.....	34	99
Netterville	152	R	11	3	44	.....	58	130
Bekker	153	R	15	9	67	.....	81	131
Rouen	154	R	5	21	28	.....	54	99
Bateman	155	R	53	11	50	.....	114	167
St. Boswells	156	R	39	16	74	.....	129	223
Gooding	157	R	24	6	12	.....	42	89
Malvern Link	158	R	10	0	23	.....	33	71
Wiwa Creek	159	R	10	1	12	.....	23	70
Hodgeville	160	R	57	57	21	2	137	200
Hessler	161	R	31	19	12	.....	62	116
Wiwa Hill	162	R	20	6	9	.....	35	100
Standon	163	R	9	5	14	.....	28	165
Coderre	164	R	69	17	36	4	126	207
Rodgers	165	R	11	6	15	.....	32	90
Morley	166	R	3	0	12	.....	15	29
Courval	167	R	35	1	19	.....	55	129
Trewdale	168	R	51	11	25	.....	87	160
Shamrock	169	R	10	4	14	1	29	102
Kelstern	170	R	42	7	20	1	70	133
Fair Valley	171	R	28	14	16	.....	58	140
Brandt	172	R	42	19	12	.....	73	99
Scottsburg	173	R	19	3	4	.....	26	105
Kay West	174	R	11	7	36	.....	54	121
Edgeworth	175	R	1	0	11	.....	12	46
Neil	176	R	0	13	4	.....	17	70
Assiniboia Advance (Provisoire	177	R	1	1	0	.....	2	.....
Totals—Totaux	188	.....	5,506	1,790	3,861	39	11,196	21,809

Majority for / Majorité pour **Thomas Donnelly** over (sur) **A. E. MacKinnon, 1,645. / R. M. Johnson, 3,716.**

YORKTON. Population—1921, 37,857.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	Frederick George Garvin.	George Washington McPhee.	Alan Carl Stewart.			
Zorra	1	R	1	33	19	.....	53	152
Calder Village	2A	R	10	31	18	.....	59	69
Calder Rural	2B	R	6	49	33	1	89	171
Wroxton, S.	3	R	6	43	23	.....	72	115
Scotland	4	R	1	51	12	2	66	96
Tupper	5	R	7	23	33	.....	63	95
Armstrong	6	R	11	22	45	.....	78	121
Rokeby	7	R	34	25	41	1	101	137
York-Lake	8	R	8	33	55	.....	96	144
Jaroslaw	9	R	5	28	28	3	64	129
Willowbrook	10	R	12	51	34	2	99	141
Cherry Field	11	R	5	16	30	1	52	121
Maxwelton	12	R	3	30	40	.....	73	132
Beaver Hills	13	R	1	40	15	.....	56	114
Hubbard	14	R	2	25	33	.....	60	162
Soldiers	15–16	R	4	1	4	.....	9	40
Jedburgh	17	R	0	7	33	.....	40	119
Beaverdale	18	R	4	18	24	.....	46	113
Stoney Coulee	19	R	9	16	6	.....	31	90
Orcadia	20	R	3	30	24	.....	57	109
Yorkton North (Nord)	21	R	26	21	47	.....	94	126
Yorkton	22A	U	35	50	59	2	146	204
"	22B	U	40	46	72	2	160	218
"	23A	U	30	29	42	.....	101	132
"	23B	U	22	38	38	1	99	149
"	24A	U	20	71	33	4	128	186
"	24B	U	15	62	32	1	110	177
"	25A	U	11	52	42	3	108	195
"	25B	U	12	56	22	.....	90	173
"	26A	U	39	98	57	.....	194	252
"	26B	U	44	76	43	.....	163	234
"	27A	U	26	44	46	.....	116	156
"	27B	U	36	36	43	.....	115	165
Ancmone	28	R	17	21	28	.....	66	97
Shamrock	29	R	11	27	25	.....	63	97
Barvas	30	R	8	25	28	.....	61	83
Wroxton North (Nord)	31	R	11	83	30	.....	124	191
Shillingthorpe	32	R	1	36	32	.....	69	150
Gartmore	33	R	5	4	21	.....	30	57
Alva	34	R	5	4	14	.....	23	80
Two Creeks	35	R	2	9	37	.....	48	103
Stoney Creek	36	R	2	46	24	1	73	111
Stornoway	37	R	4	81	48	.....	133	186
Rhein Village	38A	R	8	47	11	.....	66	80
Rhein Rural	38B	R	6	55	14	.....	75	117
Wallace	39	R	8	34	10	.....	52	96
Ebenezer	40	R	27	9	27	.....	63	167
Grunert	41	R	2	13	27	.....	42	128
Springside A-L	42A	R	15	4	43	.....	62	116
" M-Z	42B	R	19	10	44	.....	73	92
Creekside	43	R	11	5	36	.....	52	115
Gladwin	44	R	8	9	13	.....	30	116
Chiselhurst	45–46	R	1	4	18	.....	23	70
Runnymeade	47	R	0	43	8	.....	51	105
Okno	48	R	0	41	3	.....	44	102
Walawa	49	R	0	31	10	.....	41	130
Theodore Village	50A	R	22	33	31	.....	86	158
Theodore Rural	50B	R	3	13	40	.....	56	147
Sandy River	51	R	1	37	24	.....	62	112
Homestead	52	R	0	67	13	1	81	112
Gorlitz	53	R	5	21	15	.....	41	148
Hamton	54	R	3	66	23	2	94	152
Jansen	55	R	3	65	21	1	90	170
Mulock	56	R	2	34	11	.....	47	218
Bonny Bank	57	R	1	16	43	.....	60	155

YORKTON—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Frederick George Garvin.	George Washington McPhee.	Alan Carl Stewart.			
Bunesville	58	R	2	7	11	.....	20	103
Togo.....A-L	59A	R	52	46	26	.....	124	181
Togo.....M-Z	59B	R	33	50	15	.....	98	118
Runnymeade	60	R	4	67	36	.....	107	179
Cote	61	R	2	73	26	.....	101	143
Boggy	62	R	0	24	12	.....	36	146
Kamsack	63A	R	16	81	27	1	125	188
"	63B	R	18	60	17	.....	95	171
"	63C	R	60	75	47	.....	182	334
"	63D	R	15	42	23	.....	80	201
" Advance—(Provisoire)	64	R	11	18	1	.....	30	
Verhoe	65	R	1	18	4	.....	23	150
Mennofeldt	66	R	2	30	24	.....	56	193
Donwell	67	R	33	25	23	.....	81	196
Burgis	68	R	7	49	32	.....	88	228
Drobot	69	R	3	53	42	.....	98	165
Wolfe	70	R	3	28	16	.....	47	131
Insinger	71	R	7	20	78	.....	105	207
Fosti	72	R	0	33	11	1	45	114
Rivington	73	R	1	34	4	.....	39	104
Tuffnell	74	R	3	23	28	.....	54	129
Sheho Village	75	R	6	35	38	.....	79	105
Sheho Rural	76	R	1	38	18	.....	57	96
Stoneview	77	R	0	33	3	.....	36	96
Goldenvale	78	R	4	35	9	.....	48	184
Vasloutz	79	R	4	34	0	.....	38	141
Strathcona	80	R	24	41	4	.....	69	146
Canora West (Ouest)	81	R	22	17	7	.....	46	114
Canora.....A-L	82A	R	60	73	9	.....	142	206
" .....M-Z	82B	R	73	73	9	.....	155	206
" East (Est)	83	R	23	26	7	.....	56	200
Mikado	84	R	8	75	17	.....	100	263
Verigin	85	R	6	80	27	.....	113	210
Kamsack West (Ouest)	86	R	8	11	9	.....	28	66
" East (Est)	87	R	1	18	3	.....	22	50
Prairie Queen	88	R	0	13	18	.....	31	89
Totals—Totaux	101	.....	1,212	3,702	2,579	30	7,523	14,251

Majority for / Majorité pour **George Washington McPhee** over (sur) **A. C. Stewart, 1,123. / F. G. Garvin, 2,490.**

ALBERTA.

ACADIA. Population—1921, 39,974.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Berry Eaton	Robert Gardiner.	George Harrison Wade.			
Black Cherry	1	R	0	13	0	.....	13	51
Steerford	2	R	0	36	0	1	37	70
Vandyne	3	R	5	43	1	.....	49	72
Gold Spring	4	R	5	24	3	.....	32	66
Chilmark	5	R	1	25	1	.....	27	27
Kinmundy	6	R	0	10	0	.....	10	10
Embree	7	R	2	17	0	.....	19	19
Howie	8	R	1	6	1	.....	8	21
Vosburg	9	R	6	3	0	.....	9	18
Steveville	10	R	14	6	4	.....	24	67
Hutton	11	R	4	23	1	.....	28	52
Pandora	12	R	2	28	2	.....	32	58
Cessford	13	R	8	55	5	.....	68	89
Delano	14	R	0	6	1	.....	7	15
Blood Indian	15	R	1	18	0	.....	19	30
Cappon	16	R	0	65	10	.....	75	124
Greenmound	17	R	1	25	0	.....	26	65
Glevannah	18	R	1	26	0	3	30	53
Acadia Valley	19	R	8	21	2	.....	31	46
Edendale	20	R	8	11	0	.....	19	35
Tipperary	21	R	1	35	0	.....	36	74
Rearville	22	R	1	16	0	.....	17	17
Conrad	23	R	0	9	1	.....	10	31
Dominion	24	R	2	8	0	.....	10	21
Hawkesdale	25	R	3	8	0	.....	11	11
Pollockville	26	R	8	45	8	1	62	128
Johnston	27	R	3	20	2	.....	25	45
Davidson	28	R	2	36	4	.....	42	67
Wilford	29	R	2	19	3	.....	24	37
Corinth	30	R	4	8	6	.....	18	34
Carolside	31	R	1	19	5	.....	25	91
Mapeline	32	R	0	18	0	.....	18	28
Big Stone	33	R	1	23	0	.....	24	34
Heathdale	34	R	0	23	0	.....	23	44
Clemens	35	R	0	21	2	.....	23	55
Kinmaul	36	R	4	43	1	.....	48	75
Hills	37	R	2	34	3	.....	39	58
Sunnyslope	38	R	(1)	.....	.....	.....	.....	.....
Graindale	39	R	2	24	4	.....	30	54
Bonnie Briar	40	R	3	22	1	.....	26	44
Trinity	41	R	7	21	2	1	31	69
Benton	42	R	15	54	23	4	96	149
Oyen	43A	R	14	40	36	.....	90	125
"	43B	R	18	64	34	1	117	157
Kirkwall	44	R	1	39	4	.....	44	66
Keswick	45	R	6	16	5	.....	27	48
Big Spring	46	R	0	35	3	.....	38	60
Collholme	47	R	0	33	1	.....	34	67
Reinboth	48	R	0	28	0	.....	28	40
East Berry (East)	49	R	1	28	1	.....	40	84
Sunnynook	50	R	10	37	19	.....	66	155
Fraserton	51	R	3	14	4	.....	21	35
Lonebutte	52	R	4	32	19	.....	55	81
Dorothy	53	R	0	16	0	.....	16	29
Millerfield	54	R	4	30	7	.....	41	52
Lawsonburg	55	R	6	27	8	.....	41	151
Fowler	56	R	1	31	2	.....	34	48

(1) No return received—Aucun rapport n'a eté reçu.

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Berry Eaton.	Robert Gardiner.	George Harrison Wade.			
Crampton	57	R	0	28	7	.....	35	46
Munro	58	R	3	14	0	.....	17	41
Halliday	59	R	1	14	5	.....	20	42
Roselynn	60	R	3	9	2	.....	14	59
Bonser	61	R	1	37	0	.....	38	60
Laughlin	62	R	6	33	2	.....	41	59
Cereal	63	R	14	36	33	.....	83	125
Lanfine	64	R	2	43	5	.....	50	86
Excel	65	R	10	42	3	.....	55	79
Sibbald	66	R	29	65	13	.....	107	182
Mere	67	R	4	31	0	.....	35	64
Calendula	68	R	5	25	2	.....	32	31
Glenada	69	R	0	33	0	1	34	70
Fairacres	70	R	0	44	2	.....	46	46
Carpathia	71	R	6	32	0	.....	38	56
Chinook	72	R	14	48	27	.....	89	139
Crocus	73	R	0	21	0	.....	21	21
Dobson	74	R	1	13	0	.....	14	45
Earl Gray	75	R	5	5	0	.....	10	39
Youngstown	76A	R	48	15	18	.....	81	115
"	76B	R	32	26	15	.....	73	122
Plover	77	R	11	2	1	.....	14	35
Anderson	78	R	0	12	0	.....	12	27
Sheerness	79	R	6	25	8	.....	39	80
Riddle	80	R	0	5	8	.....	13	28
Frakes	81	R	2	8	1	.....	11	41
Hand Hills	82	R	6	29	10	.....	45	75
Livingstone	83	R	4	41	4	.....	49	134
Munson	84	R	24	71	28	.....	123	246
Gartley	85	R	2	30	6	.....	38	91
Michichi	86	R	17	35	17	.....	69	115
Wright	87	R	10	16	1	.....	27	78
Dart	88	R	4	21	26	3	54	116
Golden Hill	89	R	4	28	7	.....	39	91
Red Rose	90	R	1	26	4	.....	31	53
Wildunn	91	R	1	9	2	.....	12	31
Richdale	92	R	7	7	16	.....	30	43
Stanmore	93	R	4	19	3	.....	26	41
Scotfield	94	R	7	36	3	.....	46	68
Diamond	95	R	2	9	0	.....	11	17
Pleasant Valley	96	R	2	34	0	.....	36	52
Sounding Creek	97	R	0	25	0	.....	25	40
Riddelvale	98	R	3	29	0	.....	32	48
Whitelands	99	R	0	33	0	.....	33	48
Golden Centre	100	R	0	16	0	.....	16	24
Rush Centre	101	R	2	7	0	1	10	10
Muhlbach	102	R	7	40	1	.....	48	68
Twin Lake	103	R	3	24	3	.....	30	69
Springville	104	R	4	9	1	.....	14	43
Excelda	105	R	0	22	0	.....	22	53
MacArthur	106	R	1	7	0	.....	8	44
New Brigden	107	R	4	24	0	.....	28	35
Wildflower	108	R	2	45	0	.....	47	80
Cop Hill	109	R	0	29	0	.....	29	43
Rollinson	110	R	3	21	0	.....	24	39
Wastina	111	R	0	37	2	.....	39	48
Antelope Lake	112	R	1	4	0	.....	5	19
Reist	113	R	0	27	0	.....	27	51
Maude	114	R	0	12	0	.....	12	35
Stephenson	115	R	1	3	0	.....	4	12
Centrepoint	116	R	1	17	1	.....	19	38
Hanna	117A	R	70	31	164	1	266	546
"	117B	R	86	35	192	3	316	437
Watts	118	R	20	30	9	.....	59	101
Craigmyle	119	R	71	61	47	.....	179	234

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Berry Eaton.	Robert Gardiner.	George Harrison Wade.			
Delia	120	R	62	47	44	.....	153	250
Carter	121	R	3	44	0	.....	47	123
Sunbeam	122	R	21	27	4	.....	52	119
Morrin	123	R	21	110	25	1	157	206
Ant Hill	124	R	2	32	4	.....	38	74
Rowley	125	R	12	51	4	.....	67	112
Lloyd George	126	R	14	69	2	.....	85	115
Kelvindale	127	R	9	15	4	.....	28	76
Lillico	128	R	19	21	7	.....	47	94
Dowling Lake	129	R	7	21	0	2	30	65
Alps	130	R	4	25	0	.....	29	59
Solon	131	R	0	21	2	.....	23	33
Maunders	132	R	3	15	6	.....	24	47
Brainard	133	R	0	19	0	.....	19	48
Burns	134	R	0	14	1	.....	15	37
St. Elmo	135	R	0	30	1	.....	31	67
Dejay	136	R	3	15	1	.....	19	60
Naco	137	R	4	32	1	.....	37	79
Sounding Valley	138	R	9	21	0	.....	30	45
Butte Vale	139	R	1	16	2	.....	19	41
Klein	140	R	0	17	2	.....	19	63
Kinear	141	R	1	13	0	.....	14	43
Claremont	142	R	0	17	0	.....	17	33
Saskalta	143	R	0	18	0	.....	18	40
Compeer	144	R	12	20	13	.....	45	98
Wheatsheaf	145	R	1	27	0	.....	28	28
Grassy Island Lake	146	R	0	7	0	.....	7	7
Stonelaw	147	R	6	22	0	.....	28	54
Minor	148	R	0	16	0	.....	16	51
Roland	149	R	3	26	0	.....	29	42
Freda	150	R	3	17	1	.....	21	58
Ensleigh	151	R	0	12	0	.....	12	51
Lawrence	152	R	0	9	0	.....	9	39
Newall	153	R	0	2	0	.....	2	27
Peace Valley	154	R	0	0	2	.....	2	15
North Berry Creek	155	R	0	13	1	.....	14	42
Netherby	156	R	2	29	0	.....	31	60
Graystones	157	R	3	30	10	.....	43	74
Hudson Bay	158	R	3	38	4	1	46	96
Orlando	159	R	4	18	11	.....	33	75
Victor	160	R	5	16	0	.....	21	80
Farrell Lake	161	R	1	23	1	.....	25	70
Rumsey	162	R	21	83	19	2	125	214
Scollard	163	R	5	31	25	.....	61	158
Gopher Head	164	R	1	16	3	.....	20	76
Wolf Hill	165	R	4	30	2	.....	36	81
Wide Awake	166	R	3	12	6	.....	21	111
Endiang	167	R	0	6	1	.....	7	66
Corinne	168	R	2	32	0	.....	34	76
Buchan	169	R	2	35	3	.....	40	52
Bingo	170	R	0	7	0	.....	7	32
Hiram	171	R	1	14	2	.....	17	30
Starkey	172	R	0	13	1	.....	14	41
Kirkpatrick	173	R	1	10	0	.....	11	48
Ray	174	R	1	19	2	.....	22	71
Silverdale	175	R	2	15	2	.....	19	50
Willowbrook	176	R	3	42	3	.....	48	77
Ione	177	R	8	10	6	.....	24	50
Gregerson	178	R	8	14	0	.....	22	56
Kirriemuir	179	R	8	20	9	.....	37	77
Altario	180	R	22	22	5	1	50	94
Upland	181	R	21	2	0	.....	23	52
Horner	182	R	1	10	0	.....	11	22
Pemukan	183	R	18	7	3	.....	28	53
Monitor	184	R	68	27	28	2	125	167

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Robert Berry Eaton	Robert Gardiner	George Harrison Wade			
Consort	185	R	63	57	25	.....	145	190
Loyalist	186	R	19	15	8	.....	42	112
Veteran	187	R	23	23	10	.....	56	140
High Point	188	R	2	23	3	.....	28	54
Moore	189	R	3	23	4	.....	30	37
Sounding Creek	190	R	2	23	2	1	28	61
Lake Thelma	191	R	2	19	0	.....	21	55
Cowan	192	R	6	11	5	.....	22	56
Leeth Hill	193	R	2	14	0	.....	16	38
Rustle	194	R	0	10	3	.....	13	27
Bye Moor	195	R	2	19	0	.....	21	57
Ozork	196	R	1	26	0	.....	27	61
Big Valley	197	R	96	100	66	3	265	585
Wooded Hill	198	R	1	21	0	.....	22	48
Aunger	199	R	2	21	4	.....	27	94
Fritz Hill	200	R	6	0	0	.....	6	77
Dunbarney	201	R	2	12	1	1	16	55
Leo	202	R	5	8	0	.....	13	40
Leader	203	R	0	33	0	.....	33	74
Pollux	204	R	2	20	3	.....	25	90
Rush Point	205	R	2	13	1	.....	16	59
Kimberley	206	R	0	37	1	.....	38	70
Federal	207	R	0	22	1	.....	23	64
Coronation	208A	R	26	27	60	.....	113	180
"	208B	R	22	19	66	1	108	186
Pleasant Heights	209	R	5	11	3	.....	19	40
Avonlea	210	R	0	22	0	.....	22	60
Neutral Valley	211	R	3	19	1	.....	23	59
Gooseberry Lake	212	R	2	23	0	.....	25	59
Neutral Hills	213	R	6	20	0	.....	26	77
Conrads	214	R	2	20	0	.....	22	53
Zering	215	R	18	25	0	.....	43	142
Big Valley Advance (Provisoire)	216	R	16	2	3	.....	21	
Totals—Totaux	220	.....	1,552	5,362	1,481	35	8,430	15,934

Majority for / Majorité pour **Robert Gardiner** over (sur) **R. B. Eaton, 3,810. / G. H. Wade, 3,881.**

ATHABASKA. Population—1921, 37,214.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wilson Cross.	Charles Henry Gauvreau.	Donald Ferdinand Kellner.			
Fairydell	1	R	44	1	7	.....	52	109
Chamberland	2	R	[1]	.....	.....	.....	.....	51
Diligence	3	R	30	0	46	.....	76	138
Clyde	4	R	100	21	88	2	211	321
Chornohord	5	R	3	0	27	1	31	125
Meadowbrook	6	R	7	0	4	.....	11	21
French Creek	7	R	[2]	.....	.....	.....	.....	.....
Robin Hood	8	R	11	4	19	.....	34	72
Holden	9	R	6	0	0	.....	6	14
Moose Portage	10	R	13	2	0	.....	15	28
Wabasca East (Est)	11	R	27	0	0	.....	27	73
Sandy Lake	11A	R	14	0	0	.....	14	18
Wabasca West (Ouest)	12	R	14	0	1	.....	15	101
Chipewyan Lake	13	R	25	0	0	.....	25	40
Bon Accord	14	R	25	8	52	.....	85	146
Sturgeonville	15	R	49	1	4	.....	54	112
Heathfield	16	R	12	3	20	.....	35	59
Sturgeon Valley	17	R	66	17	53	1	137	221
St. Amelia	18	R	39	2	36	3	80	105
Pinhurst	19	R	17	0	9	1	27	67
Redwater	20	R	28	2	26	.....	56	84
Eastgate	21	R	20	3	14	.....	37	60
Maybridge	22	R	5	4	10	.....	19	35
Fedorah	23	R	13	1	27	2	43	70
Patry	24	R	19	0	19	2	40	80
Opal	25	R	39	0	60	.....	99	145
Woodgrove	26	R	17	3	51	.....	71	104
Myrtle Creek	27	R	51	2	34	3	90	190
North Bank	28	R	19	4	36	.....	59	122
Pine Creek	29	R	21	0	32	.....	53	87
Clodford	30	R	6	2	32	2	42	59
Radway Centre	31	R	53	4	73	.....	130	201
Crippsdale	32	R	34	3	46	1	84	135
Waugh	33	R	14	3	29	.....	46	114
Halfway Lake	34	R	9	2	5	.....	16	67
Moose Hills	35	R	17	3	23	1	44	86
Thorhild	36	R	18	3	31	.....	52	98
Namepi River	37	R	6	2	8	4	20	100
Sprucefield	38	R	18	5	24	.....	47	212
Smoky Lake West (Ouest)	39	R	13	4	22	.....	39	116
" South (Sud)	40	R	8	0	40	.....	48	91
" North (nord)	41	R	13	7	7	.....	27	113
Waskatenau	42	R	53	2	66	.....	121	140
Rochester	43	R	38	6	36	.....	80	177
Lewiston West (Ouest)	44	R	8	9	18	.....	35	87
Lewiston	45	R	11	4	22	.....	37	118
Atlanta	46	R	37	10	22	1	70	111
Cash Creek	47	R	9	0	1	.....	10	32
Ellscott	48	R	10	0	8	.....	18	31
Bondiss	49	R	10	0	3	.....	13	18
Boyle	50	R	38	6	11	1	56	98
Plum Lake	51	R	3	5	12	.....	20	68
Stocks	52	R	15	1	2	.....	18	68
Tawatinaw	53	R	10	0	8	.....	18	39
Colinton	54	R	30	3	18	.....	51	87
Athabaska South (Sud)	55	R	17	1	11	.....	29	61
Muskeg Creek	56	R	3	6	11	.....	20	32
Meanook West (Ouest)	57	R	8	6	2	.....	16	29
Meanook	58	R	13	3	15	.....	31	63
Jeffrey	59	R	22	6	21	.....	49	96
Island Lake	60	R	3	0	18	.....	21	47
Stoney Creek	61	R	27	1	37	.....	65	176
Tawatinaw South (Sud)	62	R	6	0	16	.....	22	56

[1]No report available—Aucun rapport n'était disponible.
[2]The ballot box could not be delivered in time—La boîte de scrutin n'a pu être délivrée à temps.

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wilson Cross	Charles Henry Gauvreau.	Donald Ferdinand Kellner			
Dover	63	R	14	1	19	.....	34	83
Warspite	64	R	19	2	29	.....	50	95
Shakespeare	65	R	7	0	22	.....	29	98
Genereux	66	R	0	2	0	.....	2	8
Newbrook	67	R	9	0	0	.....	9	28
Abee	68	R	22	4	25	.....	51	126
Darling	69	R	36	1	3	.....	40	89
Hollow Lake	70	R	5	2	25	.....	32	66
Martin Centre	71	R	17	1	31	2	51	110
Elbridge	72	R	4	0	15	.....	19	52
Athabaska East (East)	73	R	51	8	31	1	101	156
" West (Ouest)	74	R	64	10	24	.....	98	124
Baptiste Lake	75	R	11	4	19	.....	34	55
Turgeon	76	R	5	0	0	.....	5	36
Grosmont	77	R	9	5	6	.....	20	45
Island Lake	78	R	15	3	12	.....	30	47
Sawdy	79	R	7	1	4	.....	12	45
Athabaska North (Nord)	80	R	18	0	7	.....	25	48
Hein	81	R	5	2	3	.....	10	22
Parkhurst	82	R	30	3	12	.....	45	78
Paxson	83	R	14	1	0	.....	15	53
Donatville	84	R	31	0	10	1	42	85
Boyle Road	84A	R	25	0	5	.....	30	35
Sarrail	85	R	32	1	4	.....	37	70
Calling River	86	R	5	0	0	.....	5	8
Calling Lake	87	R	11	5	0	.....	16	38
Philomena	88	R	6	0	1	.....	7	41
Conklin	89	R	65	0	1	.....	66	71
Quigley	90	R	7	1	1	.....	9	8
Pelican	91	R	33	0	0	.....	33	46
House River	92	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Cheecham	93	R	16	4	2	.....	22	35
Len Arthur	94	R	10	0	1	.....	11	27
Waterways	95	R	50	8	14	.....	72	123
Hangingstone	96	R	47	1	1	.....	49	25
McMurray	97	R	81	33	7	.....	121	189
McKay	98	R	3	0	0	.....	3	10
Boisvert	99	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Mosquito Lake	100	R	14	0	0	.....	14	14
Paterson	101	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Chipewyan East (Est)	102	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
" West (Ouest)	102A	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Halfway	103	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Fitzgerald	104	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Old Fort	105	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Green Lake	106	R	33	1	28	3	65	158
Wasel	107	R	115	0	9	1	125	176
Lilyfield	108	R	23	1	51	4	79	176
Stry	109	R	4	0	73	.....	77	144
Vilna	110	R	34	2	118	.....	154	218
Pine Knoll	111	R	4	0	56	.....	60	132
Wahstoa	112	R	26	2	16	.....	44	86
Yuma	113	R	40	7	38	.....	85	157
Edwand	114	R	20	5	25	1	51	165
Jack Pine	115	R	3	0	1	.....	4	87
Pakan	116	R	25	6	24	.....	55	143
Smoky Lake	117A	R	85	6	35	.....	126	} 407
"	117B	R	55	3	31	1	90	
Brosseau	118	R	43	4	14	.....	61	82
Chesterville	119	R	21	3	2	.....	26	92
Vailancourt	120	R	32	5	20	.....	57	75
Lafond	121	R	33	2	13	.....	48	78
Gamache	122	R	15	2	13	.....	30	61

[1]The ballot box could not be delivered in time.—La boîte de scrutin n'a pu être delivrée a temps.

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wilson Cross.	Charles Henry Gauvreau.	Donald Ferdinand Kellner			
Cartier	123	R	23	4	14	.....	41	57
Doucette	124	R	37	16	20	.....	73	108
Lac St. Vincent	125	R	19	0	24	.....	43	56
Piquette	126	R	19	2	19	.....	40	55
Owl's Eye Lake	127	R	17	3	23	.....	43	81
Cork	128	R	46	7	10	.....	63	104
Ashmont	129	R	33	7	33	.....	73	129
Anning	130	R	28	2	76	.....	106	108
Boyne Lake	131	R	8	2	29	.....	39	107
Floating Stone	132	R	3	10	7	.....	20	54
Scales	133	R	12	1	1	1	15	38
Viel	134	R	10	0	9	.....	19	29
St. Vincent	135	R	46	2	25	.....	73	97
Therien	136	R	36	0	22	.....	58	85
Labonté	137	R	23	4	22	.....	49	110
Dumais	138	R	16	0	16	.....	32	24
Sideview	139	R	6	0	8	.....	14	39
Gibbs	140	R	8	2	3	.....	13	26
St. Lina	141	R	11	0	17	.....	28	32
Sugden	142	R	7	0	0	.....	7	24
Casavant	143	R	1	4	1	.....	6	20
Cole Lake	144	R	10	2	5	.....	17	57
Mac Rae	144A	R	3	3	7	.....	13	36
Long Lake	145	R	4	3	18	1	26	108
Bellis	146	R	8	2	11	.....	21	86
Barowitz	147	R	8	0	44	3	55	108
Holowaychuk	148	R	21	2	15	.....	38	172
Zbruch	149	R	6	2	6	.....	14	33
Craigend	150	R	7	1	2	.....	10	26
Fork Lake	151	R	5	4	4	.....	13	23
Grandin	152	R	14	0	1	.....	15	46
Venice	153	R	94	0	0	1	95	104
Walkers	154	R	5	0	1	.....	6	25
Kumpulla	155	R	7	1	2	.....	10	24
Normandeau	156	R	22	0	9	.....	31	42
Elinor Lake	157	R	11	0	0	.....	11	22
Beaver	158	R	10	3	1	.....	14	23
Big Bay	159	R	16	0	1	.....	17	40
Le Boeuf	160	R	4	0	0	.....	4	7
Egg Lake	161	R	16	4	0	.....	20	41
Caron	162	R	31	2	0	.....	33	38
Grenier	163	R	29	0	4	.....	33	36
Plamandon	164	R	87	3	10	1	101	135
Lac La Biche Miss	165	R	25	5	0	.....	30	54
St. Jean	166	R	16	0	1	.....	17	35
Wandering River	166A	R	5	3	1	.....	9	17
Owl River	167	R	33	1	0	.....	34	44
Lac La Biche Village	168	R	79	2	10	.....	19	145
Lac La Biche	169	R	57	5	3	.....	65	116
Onion Lake	170	R	32	6	17	3	58	110
Lea Park	171	R	13	1	16	.....	30	59
Frog Lake	172	R	62	4	8	1	75	111
Heinsburg	173	R	11	2	7	.....	20	51
Moosewa	174	R	10	0	12	2	24	75
Elk Point	175	R	22	1	44	6	73	120
Hopkins	176	R	18	0	16	.....	34	41
Parker	177	R	19	2	17	1	39	59
Eliza Lake	178	R	15	1	37	.....	53	89
Drolet	179	R	30	2	13	1	46	85
Bellevue Lake	180	R	15	1	14	.....	30	50
Thérien Lake	181	R	13	0	13	.....	26	56
Bourgeois	182	R	14	2	14	.....	30	73
Poulin	183	R	7	0	15	.....	22	60
Orvilton	184	R	1	1	19	.....	21	36
Merrick	185	R	3	0	8	.....	11	44

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Wilson Cross	Charles Henry Gauvreau	Donald Ferdinand Kellner			
Spring Park	186	R	7	3	6	.....	16	33
Ferguson Flats	187	R	7	2	21	.....	30	66
Shamrock Valley	188	R	4	0	8	.....	12	35
Boutin	189	R	9	1	3	.....	13	38
Routhier	190	R	12	4	18	.....	34	46
Roberge	191	R	7	1	12	3	23	61
St. Edouard	192	R	7	0	43	.....	50	81
Roys	193	R	12	3	21	.....	36	49
St. Paul South (Sud)	194	R	113	31	55	3	202	276
" North (Nord)	194A	R	106	36	62	.....	204	203
Flat Lake	195	R	16	3	41	.....	60	85
Eluik	196	R	23	3	20	.....	46	119
Rife	197	R	9	2	9	.....	20	53
Hoselaw	198	R	1	4	15	.....	20	41
Gurneyville	199	R	6	0	6	1	13	16
Hétu	200	R	21	3	9	1	34	52
Phillion	201	R	4	1	4	.....	9	24
Durlingville	202	R	32	0	18	.....	50	161
Le Goff	203	R	6	8	9	.....	23	82
Ardmore	204	R	37	0	5	.....	42	117
Hébert	205	R	8	6	7	.....	21	35
Bonnyville	206	R	93	5	15	2	115	149
Marcoux	207	R	7	0	14	.....	21	33
Glendon	208	R	14	1	25	.....	40	100
Wolf Crossing	209	R	3	0	5	.....	8	21
La Corey	210	R	11	3	15	.....	29	81
Beaver River	211	R	6	0	5	.....	11	86
Marie Lake	212	R	41	1	1	.....	43	71
Cold Lake	212A	R	21	1	14	.....	36	202
"	212B	R	54	3	16	.....	73	200
Beaver River Crossing	213	R	11	2	4	3	20	72
Parenteau	214	R	67	4	3	.....	74	82
Fishing Lake	215	R	11	0	0	.....	11	44
Norway Valley	216	R	4	0	5	1	10	25
Tullibay School	217	R	4	2	12	.....	18	35
Cushing	218	R	71	2	9	.....	82	190
Vadeboncoeur	219	R	3	8	2	.....	13	55
Reita Lake	220	R	23	1	2	.....	26	73
Sinclair	221	R	2	1	9	.....	12	87
Bates	222	R	60	0	2	.....	62	183
Prairie Lake	223	R	42	4	5	.....	51	59
Maloy	224	R	4	4	10	1	19	38
Troys	225	R	4	1	4	.....	9	15
La Bute	226	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Poplar Point	227	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Sled Island	228	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Chaplin	229	R	2	5	0	.....	7	13
Margie	230	R	23	0	0	.....	23	34
Jackfish Lake	231	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Embarras Portage	232	R	[1]	.....	.....	.....	.....	.....
Totals—Totaux	241	.....	5,078	643	3,648	75	9,444	18,316

[1]The ballot box could not be delivered in time.—La boîte de scrutin n'a pu être delivrée à temps.

Majority for / Majorité pour } **Charles Wilson Cross** over (sur) { **Donald Ferdinand Kellner, 1,430.** / **Charles Henry Gauvreau, 4,435.**

BATTLE RIVER Population—1921, 36,737.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Raymond McFarlane Lee	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer			
Opseth	1	R	3	0	20	.....	23	61
La Marche	2	R	17	2	8	.....	27	82
Hayter	3	R	10	7	35	.....	52	95
Stainsleigh	4	R	8	4	37	.....	49	90
Hochausen	5	R	10	1	19	.....	30	71
Rosenheim	6	R	28	0	12	.....	40	77
Provost	7A	R	78	27	20	.....	125	157
"	7B	R	88	19	32	.....	139	166
Meiklejohn	8	R	10	0	16	.....	26	53
Murray	9	R	2	0	24	.....	26	77
Silver Lake	10	R	18	4	24	.....	46	68
Eye Hill	11	R	5	1	29	.....	35	98
Cummins	12	R	6	2	18	.....	26	55
Cadogan	13	R	22	10	60	2	94	193
Symington	14	R	7	2	22	.....	31	74
Black Hill	15	R	5	1	23	.....	29	72
Metiskow	16	R	14	9	45	.....	68	155
Little Gap	17	R	0	0	13	.....	13	48
Laconia	18	R	1	1	39	.....	41	110
Czar	19	R	28	6	71	.....	105	160
Buffalo View	20	R	3	0	20	.....	23	45
Big Gap	21	R	3	3	1	.....	7	40
Flynns	22	R	0	1	5	.....	6	40
Opal	23	R	3	0	10	.....	13	47
Hughenden	24	R	17	44	56	.....	117	238
Maitland	25	R	0	0	4	.....	4	45
Wheat Ridge	26	R	1	0	11	.....	12	54
Lakesend	27	R	0	0	21	.....	21	77
Eastervale	28	R	0	0	55	.....	55	139
Amisk	29	R	10	5	24	.....	39	142
Lowe	30	R	3	1	24	.....	28	63
Buffalo	31	R	0	5	1	.....	6	18
Talbot	32	R	1	3	38	.....	42	127
Puffer	33	R	0	0	5	.....	5	30
Battle Ridge	34	R	3	0	4	.....	7	38
Nilrem	35	R	3	2	8	.....	13	44
Rosyth	36	R	1	2	58	.....	61	98
Hardisty	37	R	57	60	45	.....	162	261
Fullview	38	R	5	0	6	.....	11	22
Bronson	39	R	1	2	5	.....	8	54
Clinton	40	R	2	3	17	.....	22	64
Cuthbertson	41	R	3	1	19	.....	23	58
Fairfield	42	R	2	0	19	.....	21	75
Battle Bend	43	R	2	2	36	.....	40	62
Strong	44	R	2	0	39	.....	41	70
Velva	45	R	1	2	16	.....	19	50
Hazelwood	46	R	0	0	14	.....	14	61
Harding	47	R	4	5	22	.....	31	32
Green Glade	48	R	1	0	41	.....	42	88
Sulphur Springs	49	R	17	21	26	.....	64	130
St. Jean Baptiste	50	R	4	0	22	.....	26	36
Killarney	51	R	5	4	30	.....	39	54
Crest Hill	52	R	5	8	15	2	30	77
McCafferty	53	R	3	32	59	.....	94	133
Dolcy	54	R	2	1	52	.....	55	131
Park	55	R	4	28	4	.....	36	49
Chauvin	56	R	73	23	38	.....	134	237
Ribstone	57	R	11	15	39	.....	65	132
Edgerton	58	R	32	77	45	.....	154	226
Prosperity	59	R	13	3	44	.....	60	105
Edinglassie	60	R	3	0	19	.....	22	34
Prospect Valley	61	R	21	7	57	2	87	119
Roros	62	R	1	2	30	.....	33	49
Thomas	63	R	5	2	19	.....	26	49
Arm Lake	64	R	1	5	5	.....	11	25

BATTLE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Raymond McFarlane Lee	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer			
Heath	65	R	9	11	16	.....	36	60
Saddle Hill	66	R	8	11	35	.....	54	106
Hope Valley	67	R	2	22	35	.....	59	94
Greenshields	68	R	8	7	62	.....	77	119
Sligo	69	R	6	5	26	.....	37	60
"	70	R	7	9	25	.....	41	96
Wainwright	71A	R	93	53	25	.....	171	269
"	71B	R	69	45	20	.....	134	342
"	71C	R	70	40	24	3	137	212
Church	72	R	12	21	34	.....	67	114
Dina	73	R	5	2	83	.....	90	156
Paradise Valley	74	R	1	0	45	.....	46	104
New Lindsay	75	R	6	1	50	.....	57	101
McDonaldville	76	R	5	7	38	.....	50	92
Rising Sun	77	R	5	4	66	.....	75	109
Earlie	78	R	2	2	44	.....	48	89
Lloydminster	79A	R	23	29	53	.....	105	152
"	79B	R	40	23	57	.....	120	171
Blackfoot	80	R	5	2	40	.....	47	110
Thomasville	81	R	1	8	38	.....	47	120
Kitscoty	82	R	29	53	84	1	167	291
Streamstown	83	R	5	5	87	.....	97	150
Willowlea	84	R	10	2	30	.....	42	158
Marwayne	85	R	1	2	77	.....	80	150
Leighton	86	R	39	9	39	.....	87	137
Tring	87	R	10	13	46	.....	69	150
Vanesti	88	R	6	3	21	.....	30	90
Tolland	89	R	5	6	50	.....	61	101
Wildmere	90	R	3	1	10	.....	14	36
Cummings	91	R	2	7	26	.....	35	69
Billville	92	R	2	6	31	.....	39	68
Union	93	R	4	3	19	.....	26	81
Turkey Hill	94	R	5	1	21	.....	27	60
Optimist	95	R	0	6	6	.....	12	41
Thorncliffe	96	R	7	8	14	.....	29	48
Windermere	97	R	1	5	11	.....	17	30
Carleton	98	R	4	4	10	.....	18	20
Claysmore	99	R	7	34	33	.....	74	113
Vermilion Centre	100	R	60	123	25	.....	208	271
" South (Sud)	101	R	8	44	8	.....	60	89
" East (Est)	102	R	37	101	22	.....	160	216
Bowtell	104	R	22	10	16	.....	48	67
Islay	105	R	31	46	86	.....	163	257
Dewberry	106	R	5	7	78	.....	90	235
Allendale	107	R	8	2	51	2	63	91
Poplar Heights	108	R	3	7	7	.....	17	54
Chadsworth	109	R	5	3	13	.....	21	80
Ottawa	110	R	3	1	34	.....	38	72
Campbell Lake	111	R	7	0	23	.....	30	75
Wellsdale	112	R	3	10	21	.....	34	84
Pelican Lake	113	R	3	3	14	.....	20	46
Queenie Creek	114	R	13	2	33	.....	48	102
Monkman	115	R	6	4	32	.....	42	91
Rusylvia	116	R	1	5	41	.....	47	79
Ethelwyn	117	R	0	5	19	.....	24	72
Greenlawn	118	R	3	0	74	.....	77	140
Landonville	119	R	9	0	23	.....	32	124
Angle Lake	120	R	3	10	37	.....	50	76
King George	121	R	9	0	23	.....	32	224
Gratz	122	R	2	2	24	.....	28	54
Stanley	123	R	0	1	41	.....	42	111
Hills	124	R	7	2	26	.....	35	52
Irma	125	R	16	38	40	.....	94	160
Jarrow	126	R	12	6	40	.....	58	144
Batts	127	R	7	5	18	.....	30	70

BATTLE RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Raymond McFarlane Lee	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer			
Clelland	128	R	3	5	17	.....	25	52
Orbindale	129	R	0	5	29	.....	34	69
Elliott	130	R	4	7	15	.....	26	69
Roseberry	131	R	0	3	26	.....	29	62
Dalton	132	R	13	4	27	.....	44	82
Battle View	133	R	17	3	21	.....	41	86
Autumn Leaf	134	R	0	1	42	.....	43	83
Scotstown	135	R	3	6	30	.....	39	73
Zoldovara	136	R	0	0	17	.....	17	44
Rodina	137	R	1	6	5	.....	12	41
Lake Alice	138	R	3	1	25	.....	29	77
Percy Lake	139	R	2	3	9	.....	14	80
Buffalo Coulee	140	R	0	5	33	.....	38	73
Mulga	141	R	2	2	36	.....	40	50
Mannville	142	R	32	105	51	3	191	280
Minburn	143	R	9	35	35	.....	79	149
Innisfree	144	R	44	20	66	.....	130	272
Luxton	145	R	1	2	39	.....	42	76
Wealthy	146	R	5	16	27	.....	48	73
Hamilton	147	R	3	12	31	.....	46	73
Lake Geneva	148	R	2	5	8	.....	15	114
Chailey	149	R	1	5	23	.....	29	103
Grabas	150	R	1	1	44	.....	46	112
Hillock	151	R	5	2	51	.....	58	137
Bushland	152	R	1	0	48	3	52	146
Naughton Glen	153	R	9	1	31	.....	41	154
Myrnam	154	R	7	2	64	.....	73	134
Uhryn	155	R	2	2	69	.....	73	178
Slawa	156	R	0	1	43	.....	44	102
Fribourg	157	R	10	0	36	.....	46	92
Beauvallon	158	R	15	1	28	1	45	82
Musidora	159	R	7	1	46	.....	54	215
Totals—Totaux	162	.....	1,690	1,634	5,067	19	8,410	16,786

Majority for / Majorité pour **Henry Elvins Spencer** over (sur) **Raymond McFarlane Lee, 3,377.** / **John William Geddie Morrison, 3.433.**

BOW RIVER. Population—1921, 34,169.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	William James Douglass	Edward Joseph Garland	Jesse Elmer Gouge			
Retlaw	1	R	25	24	12	.....	61	100
Enchant	2	R	2	86	15	1	104	226
No poll held—Le bureau n'a pas été tenu	3	R	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bowville	4	R	0	19	4	1	24	40
Black Spring Ridge	5	R	1	26	1	1	29	67
Carmangay	6	R	28	38	53	2	121	180
Burwash	7	R	2	20	5	1	27	64
Bow Valley	8	R	0	10	6	.....	16	38
Washington	9	R	0	16	7	.....	23	34
Plainfield	10	R	1	51	2	.....	54	95
No poll held—Le bureau n'a pas été tenu	11	R	.....	.....	.....	.....	.....	.....
No poll held—Le bureau n'a pas été tenu	12	R	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Greenridge	13	R	0	37	3	.....	40	84
Travers	14	R	3	38	11	1	52	110
Yetwood	15	R	0	19	4	.....	23	46
Long Coulee	16	R	22	16	7	.....	45	107
Champion	17	R	67	13	73	.....	153	224
Sherwood	18	R	1	7	11	.....	19	44
Kircaldy	19	R	7	34	22	1	64	98
Thigh Hill	20	R	3	10	8	1	22	77
Greenway	21	R	2	22	8	1	33	113
Rolling Prairie	22	R	2	34	8	2	46	57
Lomond	23	R	30	34	17	1	82	97
Manning's	24	R	0	30	5	.....	35	51
Eyremore	25	R	0	24	8	1	33	52
Kinnondale	26	R	0	29	1	.....	30	46
Midway	27	R	3	29	1	.....	33	46
Sunny Plain	28	R	2	64	5	1	72	84
Reid Hill	29	R	1	49	4	1	55	73
Sunny Glen	30	R	0	18	4	.....	22	47
Vulcan	31	R	85	55	41	2	183	428
"	31A	R	83	40	53	2	178	
Loma	32	R	2	54	2	.....	58	78
Berrywater	33	R	2	77	4	2	85	110
Lake McGregor	34	R	6	28	8	1	43	111
	34A	.....	0	40	1	.....	41	
Amethyst	35	R	2	8	1	.....	11	14
White's Place	36	R	0	2	1	.....	3	25
Bredin's Ferry	37	R	0	0	4	.....	4	10
Majorville	38	R	1	9	3	.....	13	27
Liberty	39	R	2	37	11	1	50	77
Pioneer	40	R	4	39	2	1	46	112
Queenstown	41	R	11	46	3	.....	60	84
Buffalo Hills	42	R	8	24	3	.....	35	79
Sunset	43	R	0	50	0	.....	50	63
Antrim	44	R	1	20	4	1	26	23
New Arrowwood	45	R	29	75	4	6	114	190
Shouldice	46	R	15	16	11	.....	42	80
Bassano	47	R	46	32	48	.....	126	417
"	47A	R	39	22	54	1	116	
Lathom	48	R	11	14	5	.....	30	45
Ccuntess	49	R	9	3	0	.....	12	20
Trego	50	R	0	8	1	.....	9	29
Namaka	51	R	21	37	13	1	72	90
Gleichen	52	R	103	69	48	2	222	514
"	52A	R	68	64	51	.....	183	
Cluny	53	R	23	35	84	1	143	156
Altaview	54	R	6	13	9	1	29	44
Gem	55	R	0	7	0	.....	7	9
Crowling Valley	56	R	0	2	2	.....	4	10
Makepeace	57	R	0	17	2	.....	19	26
Ouletteville	58	R	4	7	28	.....	39	128

BOW RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William James Douglass	Edward Joseph Garland	Jesse Elmer Gouge			
Carnhill	59	R	8	10	7	.....	25	39
Langdon	60	R	39	35	10	.....	84	198
Cheadle	61	R	20	28	14	.....	62	97
Strathmore	62	R	82	68	11	4	165	405
"	62A	R	58	60	20	2	140	
Crowfoot	63	R	23	33	4	.....	60	72
Standard	64	R	3	50	13	.....	66	202
Chancellor	65	R	8	28	13	2	51	33
Hussar	66	R	6	43	16	.....	65	131
Duck Lake	67	R	1	0	7	.....	8	33
Long Beach	68	R	0	18	1	2	21	82
"	68A	R	1	14	0	.....	15	
Tudor	69	R	2	37	9	.....	48	61
Nightingale	70	R	12	39	5	.....	56	181
"	70A	R	2	22	9	.....	33	
Ardenode	71	R	13	52	2	2	69	103
Dalroy	72	R	19	25	4	.....	48	113
Keoma	73	R	12	33	18	4	67	102
Rockyford	74	R	28	36	50	1	115	154
Beynon	75	R	6	10	3	.....	19	47
Dalum	76	R	1	12	6	.....	19	42
Crammond	77	R	2	1	7	.....	10	23
Rosebud	78	R	23	15	29	.....	67	113
Redland	79	R	1	5	8	.....	14	110
"	79A	R	1	3	8	.....	12	
Macdonald	80	R	0	23	35	.....	58	247
"	80A	R	3	36	17	.....	56	
Irricana	81	R	41	33	50	.....	124	182
"	81A	R	2	7	5	.....	14	
Kersey	82	R	24	11	3	.....	38	54
Beiseker	83	R	8	62	41	.....	111	194
Pierce	84	R	0	2	24	.....	26	36
Churchill	85	R	3	6	27	.....	36	70
Wayne	86	R	92	36	76	1	205	417
"	86A	R	78	35	42	2	157	
Rosedale	87	R	18	36	25	.....	79	200
"	87A	R	11	30	9	1	51	
Rosedale Mine	88	R	12	39	55	2	108	148
Livingstone	89	R	6	12	21	.....	39	66
Midlandvale	90	R	19	37	28	3	87	206
"	90A	R	21	18	23	2	64	
Creighton	91	R	0	17	23	.....	40	74
Drumheller East, (Est)	92A	R	31	22	87	5	145	728
" "	92B	R	34	24	112	3	173	
" "	92C	R	13	20	77	4	114	
" "	92D	R	25	23	87	1	136	
" "	92E	R	2	6	7	.....	15	
" West, (Ouest)	93A	R	21	47	155	3	226	1,028
" "	93B	R	23	48	91	4	166	
" "	93C	R	20	13	43	1	77	
" "	93D	R	21	86	72	5	184	
" "	93E	R	28	47	78	2	155	
Newcastle	94	R	45	176	165	.....	386	494
Nacmine	95	R	59	38	18	.....	115	157
Hesketh	96	R	21	36	34	.....	91	160
Carbon	97	R	46	42	72	2	162	379
"	97A	R	41	22	84	3	150	
Grainger	98	R	15	22	15	.....	52	82
Acme	99	R	68	56	58	.....	182	230
Davis	100	R	13	16	15	2	46	85
Bancroft	101	R	7	18	4	.....	29	116
Goberts	102	R	6	30	4	.....	40	93
Stern	103	R	5	3	4	.....	12	150

BOW RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William James Douglass	Edward Joseph Garland	Jesse Elmer Gouge			
Swalwell	104	R	27	30	33	.....	90	180
Gamble	105	R	9	51	14	3	77	126
Orkney	106	R	3	33	4	3	43	74
Totals—Totaux	128	.....	2,075	3,773	2,917	104	8,869	13,616

Majority for / Majorité pour **Edward Joseph Garland** over (sur) **J. E. Gouge, 856. / W. J. Douglass, 1,698.**

CALGARY EAST (EST) Population—1921, 38,076.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William McCartney Davidson.	Fred Davis	William Irvine.			
Calgary, Advance (Provisoire)	1	U	22	33	20	.....	75	.....
Simon's Valley	1	R	12	9	11	.....	32	79
Beddington	2	R	3	35	49	.....	87	122
Balzac	3	R	21	37	20	.....	78	133
Hubalta.....A-L	4	R	3	46	51	4	104	162
" .....M-Z	4	R	8	45	39	.....	92	149
Rocky View	5	R	3	22	4	.....	29	79
Calgary, City (Cité).....A-M	6	U	8	69	33	1	111	236
" .....A-K	6	U	13	37	34	2	86	234
" .....L-Z	7	U	28	58	43	1	130	318
" .....N-Z	7	U	13	28	28	1	70	157
" .....A-L	8	U	21	45	64	3	133	289
" .....M-Z	8	U	6	36	47	.....	89	218
"	9	U	18	62	40	.....	120	223
" .....A-K	10	U	20	55	30	.....	105	201
" .....L-Z	10	U	27	54	37	.....	118	195
" .....A-L	11	U	15	49	34	.....	98	219
" .....M-Z	11	U	29	36	35	.....	100	204
" .....A-L	12	U	47	83	49	.....	179	309
" .....M-Z	12	U	29	41	21	.....	91	178
" .....A-L	13	U	19	69	30	2	120	192
" .....M-Z	13	U	28	47	45	.....	120	205
" .....A-L	14	U	19	50	16	.....	85	161
" .....M-Z	14	U	21	46	26	.....	93	162
" .....A-K	15	U	22	53	22	2	99	185
" .....L-Z	15	U	25	70	19	.....	114	170
"	16	U	27	84	39	.....	150	245
"	17	U	49	87	32	.....	168	256
" .....A-J	18	U	31	71	24	.....	126	171
" .....K-Z	18	U	16	83	16	1	116	177
" .....A-L	19	U	32	57	19	.....	108	169
" .....M-Z	19	U	23	59	14	.....	96	167
"	20	U	31	67	38	.....	136	255
" .....A-L	21	U	23	77	47	.....	147	227
" .....M-Z	21	U	21	68	13	.....	102	174
" .....A-L	22	U	42	49	82	.....	173	238
" .....M-Z	22	U	29	91	18		138	201
" .....A-I	23	U	42	49	15	.....	106	158
" .....J-Z	23	U	18	26	58	.....	102	166
"	24	U	24	48	82	.....	154	266
" .....A-L	25	U	15	26	50	.....	91	184
" .....M-Z	25	U	9	47	46	.....	102	188
" .....A-L	26	U	27	66	58	2	153	290
" .....M-Z	26	U	37	49	37	1	124	241
"	27	U	20	33	91	4	148	284
"	28	U	10	19	44	.....	73	154
"	29	U	16	54	63	1	134	219
" .....A-L	30	U	13	44	36	.....	93	155
" .....M-Z	30	U	14	27	54	.....	95	179
" .....A-L	31	U	14	63	48	.....	125	227
" .....M-Z	31	U	26	42	34	1	103	217
" .....A-L	32	U	12	42	50	.....	104	169
" .....M-Z	32	U	11	47	40	.....	98	165
" .....A-L	33	U	27	39	49	.....	115	212
" .....M-Z	33	U	15	48	31	.....	94	166
" .....A-L	34	U	11	67	39	.....	117	168
" .....M-Z	34	U	8	55	30	.....	93	151
" .....A-L	35	U	31	77	30	.....	138	227
" .....M-Z	35	U	40	48	37	.....	125	186
" .....A-L	36	U	43	53	31	.....	127	212
" .....M-Z	36	U	34	43	25	.....	102	179
" .....A-K	37	U	20	56	10	.....	86	180
" .....L-Z	37	U	21	70	7	.....	98	180
"	38	U	36	60	11	1	108	215
"	39	U	17	79	26	.....	122	231

CALGARY EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William McCartney Davidson.	Fred Davis.	William Irvine.			
Calgary, City (Cité).....A-L	40	U	17	61	12	1	91	184
" .....M-Z	40	U	23	52	13	.....	98	170
" .....A-J	41	U	12	47	26	.....	85	190
" .....K-Z	41	U	23	40	15	1	79	176
"	42	U	50	65	22	2	139	236
"	43	U	34	75	20	.....	129	269
"	44	U	28	79	13	1	121	274
"	45	U	47	74	35	.....	156	284
"	46	U	16	25	7	.....	48	138
"	47	U	40	86	13	.....	139	286
"	48	U	13	62	15	.....	90	176
" .....A-K	49	U	28	59	7	.....	94	204
" .....L-Z	49	U	23	52	6	2	83	196
" .....A-K	50	U	21	66	14	.....	101	190
" .....L-Z	50	U	22	40	16	1	79	178
" .....A-L	51	U	16	67	24	.....	107	266
" .....M-Z	51	U	34	55	17	2	108	228
" .....A-L	52	U	19	55	23	.....	97	251
" .....M-Z	52	U	19	53	11	.....	83	240
" .....A-L	53	U	18	39	17	2	76	201
" .....M-Z	53	U	16	50	20	.....	86	193
" .....A-L	54	U	14	36	24	.....	74	245
" .....M-Z	54	U	14	20	19	.....	53	171
" .....A-K	55	U	20	34	29	.....	83	190
" .....L-Z	55	U	17	27	18	.....	62	150
" .....A-K	56	U	19	39	41	1	100	190
" .....L-Z	56	U	11	25	36	.....	72	167
" .....A-K	57	U	18	25	38	1	82	155
" .....L-Z	57	U	12	36	22	1	71	154
" .....A-K	58	U	15	53	31	.....	99	164
" .....L-Z	58	U	15	26	29	.....	70	135
"	59	U	29	32	37	2	100	210
"	60	U	20	57	80	1	158	290
"	61	U	19	46	53	.....	118	212
" .....A-J	62	U	14	35	54	2	105	209
" .....K-Z	62	U	11	23	59	.....	93	192
South Hill.....	63	R	12	45	36	.....	93	158
Shepard West (Ouest).....	64	R	8	14	5	.....	27	50
" East (Est).....	65	R	14	23	14	.....	51	87
Chestermere.....	66	R	24	33	10	.....	67	90
Freshfield.....	67	R	9	43	19	.....	71	150
Airdrie East (Est).....	68	R	20	9	10	.....	39	56
Crossfield East (Est).....	69	R	4	13	17	.....	34	69
Hawkeye.....	70	R	7	6	16	.....	29	63
Carstairs East (Est).....	71	R	13	18	21	.....	52	139
Carstairs.....A-L	72	R	42	44	31	.....	117	207
" .....M-Z	72	R	45	35	38	1	119	196
Tany Brynn.....	73	R	7	10	26	.....	43	74
Greenwood.....	74	R	5	9	20	.....	34	60
Crossfield.....	75	R	44	57	75	2	178	273
Airdrie.....	76	R	36	45	51	2	134	199
Airdrie West (Ouest).....	77	R	11	15	10	.....	36	77
Crossfield West (Ouest).....	78	R	12	5	14	.....	31	78
Banner.....	79	R	6	14	17	.....	37	82
Sunnyslope.....	80	R	8	17	27	.....	52	82
Waterloo.....	81	R	10	4	16	.....	30	100
Totals—Totaux.....	121	.....	2,519	5,560	3,710	52	11,841	22,283

Majority for / Majorité pour } **Fred Davis** over (sur) { **William Irvine, 1,850.** / **William McCartney Davidson, 3,041.**

CALGARY WEST (OUEST). Population—1921, 40,122.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Richard Bedford Bennett	Joseph Tweed Shaw			
Calgary, City (Cité).....A-L	1	U	63	62	2	127	183
" .....M-Z	1	U	41	70	.....	111	168
" .....A-L	2	U	56	71	1	128	216
" .....M-Z	2	U	54	65	.....	119	223
" .....A-L	3	U	54	47	.....	101	157
" .....M-Z	3	U	51	38	.....	89	133
"	4	U	80	55	8	143	249
"	5	U	101	57	.....	158	216
"	6	U	90	88	.....	178	269
" .....A-L	7	U	71	90	.....	161	239
" .....M-Z	7	U	57	66	1	124	175
"	8	U	107	35	1	143	211
" .....A-L	9	U	167	33	.....	200	304
" .....M-Z	9	U	118	26	.....	144	220
" .....A-L	10	U	124	35	.....	159	263
" .....M-Z	10	U	115	19	2	136	237
" .....A-L	11	U	108	23	.....	131	200
" .....M-Z	11	U	110	19	.....	129	185
"	12	U	141	27	1	169	268
" .....A-L	13	U	88	30	.....	118	191
" .....M-Z	13	U	62	41	.....	103	177
" .....A-L	14	U	85	22	.....	107	161
" .....M-Z	14	U	101	41	.....	142	204
" .....A-L	15	U	81	48	.....	129	184
" .....M-Z	15	U	60	26	.....	86	120
" .....A-L	16	U	59	27	.....	86	140
" .....M-Z	16	U	64	26	.....	90	143
" .....A-G	17	U	67	41	1	109	208
" .....H-M	17	U	91	28	1	120	226
" .....N-Z	17	U	93	32	1	126	173
" .....A-L	18	U	83	42	.....	125	141
" .....M-Z	18	U	60	35	1	96	111
" .....A-L	19	U	78	46	.....	124	212
" .....M-Z	19	U	86	38	.....	124	200
" .....A-L	20	U	67	56	4	127	201
" .....M-Z	20	U	63	55	.....	118	174
" .....A-L	21	U	82	42	.....	124	200
" .....M-Z	21	U	94	36	.....	130	199
" .....A-L	22	U	99	32	.....	131	245
" .....M-Z	22	U	91	38	.....	129	200
" .....A-L	23	U	46	64	.....	110	145
" .....M-Z	23	U	53	38	.....	91	140
" .....A-L	24	U	60	50	1	111	202
" .....M-Z	24	U	75	38	.....	113	204
" .....A-L	25	U	56	51	2	109	199
" .....M-Z	25	U	65	47	1	113	178
" .....A-L	26	U	62	65	.....	127	226
" .....M-Z	26	U	82	41	.....	123	205
" .....A-G	27	U	58	39	.....	97	114
" .....H-M	27	U	47	39	.....	86	117
" .....N-Z	27	U	67	45	.....	112	261
" .....A-L	28	U	101	48	.....	149	270
" .....M-Z	28	U	74	52	1	127	233
" .....A-L	29	U	88	48	.....	136	241
" .....M-Z	29	U	88	58	1	147	236
" .....A-L	30	U	52	27	.....	79	177
" .....M-Z	30	U	52	34	.....	86	164
" .....A-L	31	U	68	35	.....	103	221
" .....M-Z	31	U	70	35	1	106	188
" .....A-L	32	U	83	33	.....	116	184
" .....M-Z	32	U	38	36	.....	74	130
" .....A-L	33	U	89	45	1	135	234
" .....M-Z	33	U	82	49	.....	131	218
" .....A-L	34	U	87	36	.....	123	185
" .....M-Z	34	U	74	31	.....	105	165

CALGARY WEST (OUEST).—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Richard Bedford Bennett	Joseph Tweed Shaw			
Calgary, City (Cité)—*Con*.....	35	U	119	56	.....	175	232
" .....A-L	36	U	96	23	.....	119	175
" .....M-Z	36	U	71	33	.....	104	151
" .....A-L	37	U	108	28	.....	136	200
" .....M-Z	37	U	61	23	.....	84	143
" .....A-L	38	U	64	28	.....	92	140
" .....M-Z	38	U	62	23	.....	85	145
" .....A-L	39	U	81	28	.....	109	142
" .....M-Z	39	U	72	21	2	95	153
" .....A-L	40	U	85	32	1	118	213
" .....M-Z	40	U	71	39	.....	110	185
" .....A-L	41	U	71	39	.....	110	189
" .....M-Z	41	U	76	42	.....	118	170
" .....A-L	42	U	79	38	1	118	183
" .....M-Z	42	U	52	35	1	88	137
" .....A-L	43	U	82	36	1	119	221
" .....M-Z	43	U	52	41	.....	93	179
" .....A-L	44	U	66	45	.....	111	190
" .....M-Z	44	U	67	30	.....	97	147
"	45	U	93	42	.....	135	169
" .....A-L	46	U	124	56	.....	180	242
" .....M-Z	46	U	77	47	.....	124	183
" .....A-L	47	U	100	57	1	158	211
" .....M-Z	47	U	64	27	.....	91	149
" .....A-L	48	U	79	31	.....	110	171
" .....M-Z	48	U	58	28	.....	86	142
" .....A-L	49	U	68	20	1	89	129
" .....M-Z	49	U	70	48	.....	118	169
" .....A-L	50	U	99	45	.....	144	211
" .....M-Z	50	U	75	44	2	121	199
" .....A-L	51	U	95	65	.....	160	265
" .....M-Z	51	U	110	51	.....	161	237
" .....A-L	52	U	59	54	.....	113	187
" .....M-Z	52	U	65	42	.....	107	154
"	53	U	52	32	.....	84	130
" .....A-L	54	U	111	62	.....	173	256
" .....M-Z	54	U	77	36	.....	113	156
" .....A-L	55	U	68	36	.....	104	141
" .....M-Z	55	U	58	29	.....	87	124
" .....A-L	56	U	59	28	.....	87	156
" .....M-Z	56	U	61	28	.....	89	149
" .....A-L	57	U	66	72	.....	138	234
" .....M-Z	57	U	71	45	.....	116	185
"	58	U	98	54	.....	152	208
Glenmore School.....	59	R	135	35	.....	170	200
Bragg Creek.....	60	R	22	9	.....	31	36
Kananaskis.....	61A	R	2	7	.....	9	10
Seebe.....	61B	R	31	8	.....	39	46
Exshaw.....	62	R	23	80	.....	103	118
Canmore.....A-L	63A	R	57	147	.....	204	196
" .....M-Z	63B	R	61	144	.....	205	190
Banff.....A-D	64–65	R	164	62	2	228	255
" .....E-K	64–65	R	146	49	3	198	229
" .....L-R	64–65	R	132	95	1	228	253
" .....S-Z	64–65	R	143	59	1	203	214
Lake Louise.....	66	R	66	49	3	118	121
Morley.....	67	R	26	14	1	41	58
Jumping Pound.....	68	R	31	20	.....	51	80
Springbank.....	69A	R	30	30	.....	60	75
"	69B	R	11	11	.....	22	24
Sprucevale.....	70	R	51	57	.....	108	235
Brickburn.....	71	R	4	4	.....	8	14
Keith Sanitarium.....	72	R	79	43	1	123	142
Shouldice Park.....	73	R	52	25	.....	77	59
Kashar's House.....	74	R	17	28	.....	45	56

CALGARY WEST (OUEST).—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Hon. Richard Bedford Bennett	Joseph Tweed Shaw			
Store S.E 3-23—1-5	75	R	22	18	.....	40	60
Glendale School	76	R	37	24	1	62	98
Cochrane.....A-F	77	R	64	71	.....	135	172
" .....G-M	77	R	67	46	.....	113	144
" .....M-Z	77	R	56	69	.....	125	143
Engle School	78	R	6	12	.....	18	29
Summit School	79	R	15	40	.....	55	101
West Brook School	80	R	30	51	.....	81	101
McKennel Ranch	81	R	4	11	.....	15	24
Water Valley School	82	R	13	22	.....	35	82
Graham School	83	R	19	10	.....	29	51
Atkins School	84	R	28	54	.....	82	156
Jackson School	85	R	11	79	.....	90	130
Calgary Advance—(Provisoire)	.....	U	130	46	1	177	.....
Totals—Totaux	144	.....	10,256	6,040	56	16,352	24,517

Majority for / Majorité pour } **Honourable Richard Bedford Bennett, 4,216.**

CAMROSE Population—1921, 38,322.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Thomas Lucas.	Albert Scott	John Wilson Thomas			
Hay Lakes	1	R	28	0	1	.....	29	88
Dinant	2	R	65	6	3	.....	74	186
Round Hill West (Ouest)	3	R	45	3	9	.....	57	98
" East (Est)	4	R	35	2	5	.....	42	162
Earling	5	R	3	5	0	.....	8	108
Scona	6	R	3	3	9	.....	15	119
Fairview	7	R	8	3	6	.....	17	42
Bruce	8	R	20	20	19	.....	59	131
Lake Thomas	9	R	17	3	0	.....	20	37
Gallager	10	R	25	1	2	.....	28	68
Camp Lake	11	R	6	2	6	.....	14	68
Thorderskjold	12	R	45	0	0	.....	45	85
Bittern Lake	13	R	29	9	6	.....	44	71
Camrose North West (Nord-Ouest)	14	R	62	16	26	.....	104	212
" North East (Nord-Est)	15	R	60	14	18	3	95	189
" South West (Sud-Ouest)	16	R	57	26	32	.....	115	219
" South West (Sud-Ouest)	16A	R	40	49	57	.....	146	232
" South East (Sud-Est)	17	R	34	47	56	.....	137	187
" South East (Sud-Est)	17A	R	31	40	53	.....	124	191
Lake Demay	18	R	36	0	0	.....	36	84
Shelburne	19	R	34	0	1	.....	35	69
Likeness	20	R	11	1	6	.....	18	71
Sandstorm	21	R	16	8	6	1	31	113
Unity	22	R	48	0	1	1	50	117
Iron Creek	23	R	16	1	3	.....	20	72
Cromer	24	R	12	1	2	.....	15	58
Viking	25	R	41	33	40	2	116	342
"	25A	R	31	11	30	.....	72	
Phillips	26	R	22	6	3	.....	31	92
Sifton	27	R	18	3	1	.....	22	54
Ohaton	28	R	55	19	7	3	84	138
Bawlf North (Nord)	29	R	59	3	9	.....	71	155
" South (Sud)	30	R	31	17	25	.....	73	149
Scandia	31	R	18	1	6	.....	25	69
Quarrel	32	R	8	7	18	1	34	89
Willow	33	R	22	0	2	.....	24	64
Prague West (Ouest)	34	R	39	0	0	.....	39	87
"	35	R	12	0	1	.....	13	70
Kinsella	36	R	12	10	11	.....	33	119
Duhamel	37	R	47	6	17	.....	70	135
Daresbury	38	R	23	0	0	.....	23	54
Heather Brae	39	R	31	7	7	1	46	74
Daysland North (Nord)	40	R	49	10	19	.....	78	191
" South (Sud)	41	R	34	24	29	.....	87	175
Leith	42	R	20	2	6	.....	28	67
Wavy Lake	43	R	49	1	2	.....	52	76
Youngstown	44	R	13	0	10	.....	23	64
McEachern	45	R	22	1	3	.....	26	74
Wardville	46	R	7	3	0	.....	10	151
Valley	47	R	32	2	2	.....	36	98
New Norway West (Ouest)	48	R	45	10	48	.....	103	187
" East (Est)	49	R	43	6	5	.....	54	107
Dried Meat	50	R	9	4	5	.....	18	40
Albury	51	R	18	9	2	.....	29	66
Kelsey	52	R	20	25	18	.....	63	125
Rosalind	53	R	18	11	9	.....	38	107
Strome	54	R	65	44	25	.....	134	266
Killam	55	R	60	41	72	2	175	241

CAMROSE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetes.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain. ou rural.	William Thomas Lucas.	Albert Scott	John Wilson Thomas			
Sedgewick	56	R	63	40	8	.....	111	299
"	56A	R	50	34	15	1	100	
Ferintosh	57	R	22	16	30	.....	68	148
Edberg	58	R	46	7	12	.....	65	138
Rosebush	59	R	26	1	0	.....	27	65
Ferry Point	60	R	19	0	2	.....	21	75
Glenbank	61	R	4	7	12	.....	23	67
Springlake	62	R	23	3	13	.....	39	89
Stearns	63	R	34	2	19	.....	55	82
Hauser	64	R	18	1	5	.....	24	46
Willow Hollow	65	R	14	0	7	.....	21	35
Prairie Park	66	R	20	5	10	1	36	77
Fair Grove	67	R	74	2	0	2	78	135
Lougheed	68	R	129	29	25	.....	183	249
Dorenlee	69	R	35	3	1	.....	39	99
Meeting Creek	70	R	64	9	2	.....	75	189
Bashaw	71	R	20	78	59	.....	157	246
Whitebrush	72	R	2	0	7	.....	9	44
Donalda	73	R	15	12	32	.....	59	211
Battle River	74	R	6	3	1	.....	10	36
Greenock	75	R	5	4	1	.....	10	41
Heisler	76	R	35	26	30	.....	91	215
Round Head Creek	77	R	5	6	8	.....	19	47
Pleasington	78	R	28	0	0	.....	28	63
Kelly	79	R	16	0	3	.....	19	51
Peets	80	R	39	0	1	1	41	80
Merna	81	R	22	2	3	.....	27	93
Cambridge	82	R	59	7	2	.....	68	109
Bellshell	83	R	17	10	1	.....	28	59
George	84	R	12	2	5	.....	19	112
Jarvis Bay	85	R	12	8	10	1	31	58
Rockeling Bay	86	R	12	0	4	.....	16	56
Skybo	87	R	12	2	1	.....	15	38
Up-to-Date	88	R	4	0	2	.....	6	48
Poplar Grove	89	R	1	0	2	.....	3	26
Science Mound	90	R	13	1	5	.....	19	41
Willow Park	91	R	12	5	1	.....	18	75
Hasting Coulee	92	R	38	2	2	.....	42	91
Forestburg	93	R	72	10	16	2	100	154
Galahad	94	R	38	9	27	1	75	202
Bedford	95	R	19	5	6	.....	30	93
Argyle	96	R	6	7	2	.....	15	116
Pickering	97	R	27	2	0	.....	29	48
Mirror	98A	R	13	14	54	.....	81	360
"	98B	R	20	10	70	.....	100	
Lake Bend	99	R	6	6	5	.....	17	43
Scales	100	R	24	2	6	.....	32	60
Vimy Ridge	101	R	19	0	0	.....	19	32
Lyncot	102	R	18	0	0	.....	18	32
Coralynn	103	R	13	12	8	.....	33	83
Star Ridge	104	R	8	0	1	.....	9	30
Prairie Grove	105	R	13	0	0	.....	13	27
Westwoods	106	R	11	2	3	.....	16	25
Foreman	107	R	9	2	4	.....	15	31
Stormont	108	R	11	1	2	.....	14	72
Notre Dame de Savoie	109	R	3	1	2	.....	6	29
Britain	110	R	9	0	2	.....	11	27
Tinchebray	111	R	13	0	10	4	27	53
Alliance	112	R	62	29	42	.....	133	210
Norway	113	R	15	1	0	.....	16	63
Ripley	114	R	19	11	2	.....	32	75
South Buffalo Lake	115	R	4	6	10	1	21	47
Behrens	116	R	16	6	0	.....	22	57
Liberal	117	R	19	4	4	.....	27	41
Pilot Knob	118	R	21	1	1	.....	23	38

CAMROSE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	William Thomas Lucas.	Albert Scott.	John Wilson Thomas			
Wild Rose	119	R	2	0	3	.....	5	33
Red Willow	120	R	5	1	1	.....	7	37
Ingleton	121	R	23	1	3	.....	27	34
Imogen	122	R	11	2	0	.....	13	27
Rosebank	123	R	12	8	1	.....	21	46
Spruce Creek	124	R	5	0	2	.....	7	23
Island	125	R	5	3	0	.....	8	26
Paint Earth Creek	126	R	14	0	0	.....	14	44
Lauderdale	127	R	37	6	6	.....	49	101
Meadow View	128	R	40	1	2	.....	43	115
Cranmer	129	R	12	0	1	.....	13	84
Battle Bend	130	R	23	0	0	.....	23	50
Minot	131	R	26	3	0	.....	29	69
Brownfield	132	R	32	3	0	.....	35	90
Carroll	133	R	11	8	2	.....	21	75
Nevis	134	R	14	1	7	.....	22	57
Erskine	135	R	18	37	13	.....	68	131
Silver Prairie	136	R	8	2	4	.....	14	40
Bignell	137	R	11	0	0	.....	11	43
Botha	138	R	29	9	65	.....	103	166
May Park	139	R	9	1	2	.....	12	23
Gadsby	140	R	21	29	30	1	81	126
Omega	141	R	6	3	6	.....	15	22
Halkirk	142	R	13	31	24	.....	68	109
O'Dellville	143	R	2	2	3	.....	7	38
Beaverdale	144	R	11	2	2	.....	15	32
Rosetta	145	R	7	5	2	.....	14	55
Knob Hill	146	R	23	1	0	.....	24	51
Union Hall	147	R	6	5	7	.....	18	45
Whetsell	148	R	13	0	2	1	16	42
Ransom	149	R	14	0	0	.....	14	37
Stettler West (Ouest)	150	R	18	64	64	.....	146	229
" North (Nord)	151	R	20	17	38	.....	75	129
" East (Est)	152	R	15	25	48	1	89	176
Blumenau	153	R	27	0	6	.....	33	55
Little Knife	154	R	14	2	1	.....	17	34
Big Knife	155	R	17	0	5	.....	22	43
Willow Point	156	R	3	3	6	.....	12	40
Castor	157	R	20	27	47	.....	94	321
"	157A	R	9	20	27	.....	56	
Markham	158	R	7	2	0	.....	9	42
Arthurdale	159	R	12	0	0	.....	12	31
Glencoe	160	R	38	5	9	.....	52	80
Whittaker	161	R	17	1	5	.....	23	55
Ewing	162	R	19	3	4	.....	26	42
Laketon	163	R	7	0	1	.....	8	34
Stewartwyn	164	R	19	4	0	.....	23	42
Lowden Lake	165	R	21	0	6	.....	27	42
Wall Lake	166	R	30	2	3	1	36	63
Kindergarten	167	R	16	0	1	.....	17	36
Docendo	168	R	18	4	2	.....	24	57
Manthano	169	R	15	0	13	.....	28	35
Zenith	170	R	22	0	10	.....	32	47
Shooting Lake	171	R	8	4	2	.....	14	35
Ranching	172	R	2	0	0	.....	2	35
Happy Home	173	R	0	6	0	.....	6	21
Daisy Bank	174	R	13	0	3	.....	16	39
Lanes Lake	175	R	0	2	3	.....	5	36
Williston	176	R	6	1	1	.....	8	33
Fleet	177	R	17	6	10	.....	33	46
Midvale	178	R	5	1	5	.....	11	24
Adelaide	179	R	11	2	0	.....	13	22
Totals—Totaux	185	.....	4,202	1,409	1,885	32	7,528	16,279

Majority for / Majorité pour **William Thomas Lucas** over (sur) **J. W. Thomas, 2,317. / Albert Scott, 2,793.**

EDMONTON EAST (EST). Population—1921, 36,263

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ambrose Upton Gledstanes Bury	George Latham	Andrew Robert McLennan			
EDMONTON CITY (CITÉ)								
King Edward Park	1	U	49	24	14	2	89	199
Bonnie Doone	2	U	39	62	29	3	133	234
Highland Park	3	U	39	35	26	.....	100	176
Forest Heights	4	U	30	21	23	.....	74	141
South Bonnie Doone	5	U	54	48	23	2	127	206
Ritchie	6	U	37	29	16	1	83	255
Mill Creek A	7	U	51	37	12	.....	100	197
" B	8	U	42	14	17	.....	73	158
" C	9	U	66	37	30	2	135	215
" D	10	U	86	23	55	4	168	285
" E	11A	U	47	26	39	2	114	184
" E	11B	U	63	8	44	2	117	181
Railway A	12	U	38	30	30	.....	98	216
" B	13A	U	56	7	30	3	96	152
" B	13B	U	61	9	35	2	107	165
" C	14	U	71	9	70	1	151	241
" D	15	U	48	11	30	2	91	137
Riverside Park	15A	U	7	14	18	.....	39	75
Connor's Road	16	U	68	51	62	5	186	296
Bonnie Doone North (Nord)	16A	U	60	34	18	4	116	251
Gallagher	17	U	47	34	14	2	97	159
Ross Flats A	18	U	26	31	39	.....	96	168
" B	19	U	38	53	33	.....	124	252
MacDougall A	20	U	35	8	30	.....	73	149
" B	21	U	31	14	34	.....	79	214
" C	22	U	22	11	25	1	59	217
" D	23	U	2	5	11	1	19	78
" E	24	U	17	5	17	.....	39	115
" F	25	U	3	6	6	.....	15	28
Queen's A	26	U	21	19	23	3	66	204
" B	27	U	15	13	20	1	49	127
" C	28	U	21	16	11	.....	48	177
" D	29	U	25	9	24	6	64	170
" E	30	U	25	20	22	1	68	182
" F	31	U	15	24	19	.....	58	101
Namao A	32	U	35	6	24	8	73	184
" B	33	U	20	16	23	.....	59	173
" C	34	U	33	19	27	2	81	203
" D	35	U	29	25	12	4	70	167
" E	36	U	26	10	15	.....	51	122
" F	37	U	24	31	28	.....	83	185
" G	38	U	21	17	36	1	75	150
" H	39	U	11	32	58	.....	101	205
Kinistino A	40	U	25	15	12	.....	52	114
" B	41	U	48	27	29	4	108	217
" C	42	U	12	7	10	.....	29	75
" D	43	U	23	22	37	4	86	260
" E	44	U	24	14	40	.....	78	137
" F	45	U	26	35	44	3	108	198
Syndicate A	46	U	60	23	57	.....	140	260
" B	47	U	46	22	44	.....	112	238
" C	48	U	31	6	36	1	74	144
" D	49	U	35	19	32	4	90	161
" E	50	U	16	20	38	.....	74	115
" F	51	U	10	3	28	.....	41	82
" G	52A	U	29	12	41	.....	82	179
" G	52B	U	29	20	45	.....	94	182
" H	53	U	37	28	46	6	117	258
Riverdale A	54A	U	36	27	41	.....	104	176
" A	54B	U	34	35	37	.....	106	166
" B	55	U	13	27	22	1	63	115
" C	56	U	29	35	20	1	85	119
Norwood Boulevard A	57	U	36	17	50	.....	103	174
" " B	58	U	61	24	54	1	140	234

EDMONTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Ambrose Upton Gledstanes Bury	George Latham	Andrew Robert McLennan			
EDMONTON CITY (CITÉ)—*Con.*								
Norwood Boulevard—*Con.* C	59	U	39	19	35	5	98	239
" " .....D	60	U	40	46	44	.....	130	274
" " .....E	61A	U	22	38	34	3	97	187
" " .....E	61B	U	24	32	36	2	94	192
" " .....F	62	U	18	15	22	1	56	114
Norwood.....A	63	U	27	13	8	2	50	82
" .....B	64	U	55	12	50	4	121	205
" C	65	U	69	25	41	.....	135	222
" .....D	66	U	23	18	38	.....	79	147
" North (Nord) A	67	U	40	23	69	.....	132	220
" " B	68	U	56	35	40	.....	131	239
" " C	69A	U	38	14	26	.....	78	169
" " C	69B	U	27	14	24	2	67	166
" " D	70	U	49	44	32	.....	125	218
" " E	71	U	19	32	36	.....	87	125
Riverview.....	72	U	58	17	51	1	127	235
Borden Park.....	73A	U	34	37	22	3	96	162
"	73B	U	38	29	22	2	91	153
Belleview South (Sud)....	74	U	32	22	12	.....	66	113
" North (Nord)...	75	U	95	32	42	6	175	283
Highlands South (Sud)...	76	U	67	11	35	1	114	162
" North (Nord).	77	U	48	9	43	2	102	177
Fairview.....A	78	U	62	39	30	.....	131	241
" .....B	79	U	78	39	36	.....	153	280
" C	80A	U	31	23	23	1	78	162
" C	80B	U	47	26	21	.....	94	162
" .....D	81	U	31	39	38	2	110	218
Delton South (Sud).....	82A	U	60	41	31	3	135	241
" "	82B	U	34	40	30	.....	104	243
" North (Nord)	83	U	28	26	27	4	85	146
Eastwood North (Nord)..	84	U	69	39	31	.....	139	248
" South (Sud)....	85	U	45	34	32	.....	111	198
Edmonton North (Nord)..	86	U	26	16	12	1	55	127
Burns.....	87	U	28	10	7	.....	45	80
Swifts.....	88	U	35	41	43	1	120	266
Mee-Yoh-noh.....	89	U	1	0	9	.....	10	27
Fort Trail.....	90	U	33	7	24	.....	64	121
Belvedere.....	91	U	36	19	19	3	77	176
Beverley.....	92A	R	30	52	12	.....	94	300
"	92B	R	24	86	6	.....	116	288
Turnip Lake.....	93	R	14	4	35	.....	53	100
Belmont.....	94	R	2	32	5	.....	39	95
Poplar Lake.....	95	R	14	18	21	.....	53	114
Patricia.....	96	R	1	9	31	.....	41	52
Horse Hills.....	97	R	9	46	11	.....	66	144
Namao.....	98	R	10	36	21	1	68	152
Excelsior.....	99	R	4	15	16	.....	35	64
Sunnyside.....	100	R	9	55	24	.....	88	101
L'Amoureux.....	101	R	5	17	91	.....	113	122
Creuzot.....	102	R	3	29	20	.....	52	66
Sturgeonville.....	103	R	3	1	18	.....	22	41
Edmonton Advance—Provisoire.....	.....	R	23	0	19	.....	42	.....
Totals—Totaux.....	116	.....	3,927	2,767	3,440	140	10,274	19,958

Majority for / Majorité pour **Ambrose Upton Gledstanes Bury** over (sur) **A. R. McLennan, 487. / George Latham, 1,160.**

EDMONTON WEST (OUEST) Population—1921, 38,748.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James McCrie Douglas	James East	Hon. Charles Stewart			
Edmonton, Groat, A.....	1	U	66	4	58	.....	128	168
" " B.....A-L	2	U	70	8	46	.....	124	214
" " B.....M-Z	2	U	58	4	37	1	100	140
" " C.....	3	U	44	5	48	2	99	172
" " D.....A-L	4	U	67	5	44	2	118	179
" " D.....M-Z	4	U	68	3	44	1	116	152
" " E.....A-L	5	U	51	1	60	.....	112	166
" " E.....M-Z	5	U	53	8	50	.....	111	153
" " F.....	6	U	78	9	51	.....	138	232
" Glenora A.....	7	U	57	6	52	.....	115	152
" " B.....	8	U	21	7	18	3	49	49
" " C.....	9	U	38	3	30	.....	71	127
" Westmount.....	10	U	67	39	56	2	164	285
" Inglewood, A..A-L	11	U	73	31	34	1	139	250
" " A.M-Z	11	U	62	36	67	4	169	246
" " B..A-L	12	U	68	19	50	.....	137	200
" B..L-Z	12	U	72	21	40	2	135	196
" " C.....	13	U	113	10	93	1	217	302
" Calder, A.....A-L	14	U	16	19	51	.....	86	181
" " A.....M-Z	14	U	10	15	57	.....	82	158
" " B.....A-L	15	U	14	25	57	.....	96	206
" " B.....L-Z	15	U	5	21	58	.....	84	165
" " C.....	16	U	11	15	57	.....	83	211
" Allan Gray.....A-L	17	U	17	37	27	2	83	187
" " ....M-Z	17	U	22	34	21	.....	77	191
Royal Alexandra Hospital.....	18	U	52	21	31	2	106	227
Hudson's Bay Reserve, A.....	19	U	28	32	36	2	98	186
" " B..A-L	20	U	41	41	24	1	107	198
" " B..M-Z	20	U	18	19	21	1	59	125
" " C..A-L	21	U	36	11	37	1	85	208
" " C..L-Z	21	U	46	13	40	2	101	170
" " D..A-L	22	U	44	7	55	1	107	174
" " D..M-Z	22	U	61	18	55	4	138	216
" " E.....	23	U	28	8	45	2	83	196
" Jasper West, A.....	24	U	68	9	81	3	161	272
" " B.....	25	U	64	10	103	1	178	263
" " C.A-L	26	U	68	10	50	.....	128	204
" " C.M-Z	26	U	63	10	47	.....	120	184
" " D..A-L	27	U	57	3	62	1	123	193
" " D.M-Z	27	U	43	8	39	.....	90	147
" " E..A-L	28	U	48	8	42	1	99	180
" " E.M-Z	28	U	57	10	80	.....	147	200
" " F..A-L	29	U	41	14	95	.....	150	269
" " F.M-Z	29	U	44	16	75	.....	135	223
" " G..A-L	30	U	32	6	118	.....	156	294
" " G.M-Z	30	U	43	2	82	1	128	253
" South, A.....	31	U	75	9	95	.....	179	313
" " B..A-L	32	U	49	5	37	2	93	174
" " B.M-Z	32	U	39	2	39	.....	80	153
" " C..A-L	33	U	77	11	54	.....	142	238
" " C-M-Z	33	U	67	10	50	3	130	218
" " D..A-L	34	U	51	7	58	.....	116	203
" " D.M-Z	34	U	72	1	41	1	115	195
" " E.....	35	U	41	15	33	.....	89	174
" " F.....	36	U	34	14	39	.....	87	156
" " G.....	37	U	54	6	84	2	146	267
" " H.....	38	U	49	9	25	.....	83	206
" North, A.....	39	U	9	13	20	.....	42	63
" " B..A-L	40	U	37	10	62	2	111	189
" " B.M-Z	40	U	24	17	44	.....	85	133
" " C.....	41	U	29	11	38	.....	78	213
" " D.....	42	U	58	16	65	1	140	262
" " E.....	43	U	47	9	53	1	110	222
" " F.....	44	U	12	4	3	.....	19	38
" " G.....	45	U	9	3	16	.....	28	49

DMONTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James McCrie Douglas	James East	Hon. Charles Stewart			
Edmonton Jasper North–*Con.*H	46	U	18	12	27	.....	57	116
" " J	47	U	37	15	33	.....	85	265
" Allandale Strathcona.....	48	U	45	19	16	2	82	169
" Athletic Club.....	49	U	74	37	42	.....	153	269
" Whyte Ave: South, A.....A-L	50	U	45	15	21	.....	81	140
" Whyte Ave: South, A.....M-Z	50	U	34	16	13	.....	63	180
" Whyte Ave: North, A.....A-L	51	U	46	7	44	.....	97	162
" Whyte Ave: North, A.....M-Z	51	U	44	5	31	.....	80	171
" Whyte Ave: North, B.....	52	U	65	10	52	.....	127	200
" Walterdale.....	52B	U	15	26	32	.....	73	138
" Parkdale.....	53	U	55	19	52	.....	126	225
" Queen Alexander..	54	U	21	16	34	1	72	121
" Whyte Ave: South, C.....	55	U	53	21	83	.....	157	252
" Whyte Ave: North, C.....	56	U	60	29	77	3	169	295
" Whyte Ave: North, D.....	57	U	43	24	31	.....	98	156
" Bean Park.....	58	U	11	4	15	.....	30	44
" Whyte Ave: South, D.....	59	U	27	10	9	.....	46	97
" Whyte Ave. North, D.....	60	U	58	26	68	.....	152	236
" University A.....	61	U	84	10	82	2	178	276
" " B.....	62	U	83	13	74	1	171	255
" " C...A-L	63	U	54	16	90	.....	160	277
" " C...M-Z	63	U	69	9	93	1	172	260
St. Albert Town (Ville).....	64A	R	31	12	87	1	131	471
" "	64B	R	22	17	109	.....	148	255
St. Albert Jacobs.....	65	R	0	3	21	.....	24	61
" Rosenridge.....	66	R	5	14	12	1	32	76
" Volmer.....	67	R	9	1	33	.....	43	95
Villeneuve.....	68	R	3	8	104	1	116	148
Noyes Crossing (Calahoo).....	69	R	18	9	14	1	42	75
St. Albert Bay.....	70	R	8	4	33	.....	45	95
Riviere Qui Barre.....	71	R	11	17	55	.....	83	212
Morinville (Boissonneault)....	72	R	8	3	36	.....	47	105
Cardiff.....	73	R	14	15	58	.....	87	141
Morinville, A.....	74	R	21	12	115	.....	148	202
" B.....	74	R	25	17	110	.....	152	221
" Egg Lake.....	75	R	2	5	38	.....	45	66
Legal, A.....	76	R	3	37	41	.....	81	184
" B.....	76	R	2	29	83	.....	114	178
Casavant Proulx.....	77	R	2	3	26	.....	31	85
Vimy.....	78	R	1	16	38	1	56	86
Alcomdale.....	79	R	5	5	42	.....	52	108
Busby.....	80	R	7	28	50	.....	85	126
Sion.....	81	R	6	19	17	.....	42	120
Nakamun.....	82	R	6	29	4	.....	39	62
Dunstable.....	83	R	19	14	8	.....	41	78
Heaton Moor.....	84	R	6	39	6	.....	51	109
Faron Lake.....	85	R	7	30	15	.....	52	113
Picardville, A.....	86	R	6	16	23	.....	45	99
" B.....	86	R	17	18	23	.....	58	165
Noyes Crossing.....	87	R	6	15	11	.....	32	75
Bilby.....	88	R	10	2	9	.....	21	41
Onoway.....	89	R	31	35	57	.....	123	200
Glenford.....	90	R	0	10	4	.....	14	53
St. Albert St. Leons.....	91	R	10	3	16	.....	29	71

EDMONTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James McCrie Douglas	James East.	Hon. Charles Stewart			
Winterburn Huron	92	R	23	18	22	.....	63	78
"	93	R	17	12	48	.....	77	153
" Irvington	94	R	20	18	12	.....	50	72
Woodbend Big Island	95	R	5	11	14	.....	30	56
Leasour Middleton	96	R	4	3	10	.....	17	31
Clymont	97	R	3	7	4	.....	14	28
Winterburn North View	98	R	8	16	39	1	64	71
Spruce Grove Alten Lake	99	R	5	3	15	.....	23	50
Winterburn St. Johns	100	R	11	6	22	1	40	51
Clymont Sand Hill	101	R	4	18	10	.....	32	54
Graminia	102	R	5	12	15	.....	32	50
Golden Spike, Governor	103	R	5	0	20	.....	25	35
"	104	R	8	28	34	.....	70	111
Stony Plain, Garden Valley	105	R	2	0	32	.....	34	57
" Rural	106	R	17	8	23	.....	48	86
" Centre	107	R	7	5	34	.....	46	68
Spruce Grove	108	R	9	18	56	.....	83	136
Stony Plain, Glory Hills	109	R	7	7	42	.....	56	96
" Lakemere	110	R	7	11	5	.....	23	66
" Blueberry	111	R	1	2	16	.....	19	52
"	112	R	57	20	87	.....	164	212
" Rosenthal	113	R	2	15	23	.....	40	71
" Comet	114	R	7	9	18	.....	34	63
" Warden	115	R	2	18	17	.....	37	87
" Holborn	116	R	3	23	4	1	31	48
" Tecumseh	117	R	0	6	3	.....	9	44
Brightbank Hansen's	118	R	8	0	13	.....	21	30
Brightbank	119	R	2	3	43	1	49	106
Carvel	120	R	5	6	38	.....	49	30
Manly Carvel	121	R	9	10	20	.....	39	64
Onoway Pine Ridge	122	R	8	10	5	.....	23	44
Edmonton, Advance Poll (Provisoire)	.....	.....	37	7	53	.....	97	.....
Totals—Totaux	151	.....	4,706	2,007	6,394	75	13,182	23,210

Majority for / Majorité pour } **Honourable Charles Stewart** over (sur) { **J. M. Douglas, 1,688. / James East, 4,387.**

LETHBRIDGE Population—1921, 38,233

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lincoln Henry Jelliff	John Smith Stewart			
Clarinda	1	R	6	10		16	34
One Fourteen	2	R	24	17		41	80
Coutts	3	R	28	35		63	79
One Sixteen	4	R	1	5		6	19
One Seventeen	5	R	19	21		40	65
Hacke	6	R	29	4		33	53
Del. Bonita	7	R	27	9		36	69
Richfield	8	R	38	7		45	73
Valleyfield	9	R	11	2		13	30
Taylorville	10	R	40	1		41	85
Kimball	11	R	54	11		65	109
Boundary Creek No 2	12	R	10	1		11	25
Boundary Creek No 1	13	R	21	7		28	55
Crescent	14	R	36	2		38	69
Mountain View	15	R	73	21	1	95	147
Waterton Lakes Park	16	R	27	28		55	100
Beazer	17	R	14	18		32	45
Leavitt	18	R	61	8		69	92
Harrisville	19	R	30	1		31	53
Cardston	20	R	101	66		167	768
"	20A	R	88	43		131	
"	20B	R	110	48		158	
"	20C	R	127	51		178	
Aetna	21	R	72	10		82	118
Woolford	22	R	64	12		76	91
Raley	23	R	28	4		32	44
Owendale	24	R	33	1		34	71
Spring Coulee	25	R	37	19		56	56
McIntyre	26	R	7	0		7	13
Magrath	27	R	148	60		208	322
"	27	R	129	59		188	286
South Raymond	28	R	21	13		34	78
Warner	29	R	139	50	2	191	245
Milk River	30	R	70	72		142	192
Two Fifteen	31	R	37	4		41	59
Sleepy Hallow	32	R	15	6		21	34
Allerston	33	R	19	2		21	34
Masinasin	34	R	12	14		26	51
Watts	35	R	6	0		6	20
Powell	36	R	17	1		18	24
Skiff	37	R	11	6		17	26
Gramville	38	R	14	6	1	21	56
Gordon	39	R	8	0		8	9
Tyrell Lake	40	R	27	2		29	50
Wrentham	41	R	66	8		74	94
New Dayton	42	R	33	25	2	60	79
John Ell	43	R	24	1		25	35
Fletcher	44	R	18	5		23	32
Sherbourne	45	R	17	16		33	57
Grassy Lake	46	R	41	32		73	156
Purple Springs	47	R	19	14		33	78
Golden Prairie	48	R	13	5		18	46
Taber South (Sud)	49	R	58	88	1	147	204
Taber South (Sud)	49	R	28	32		60	78
Taber Centre	50	R	71	84		155	206
Taber Centre	50	R	26	54		80	97
Taber North (Nord)	51	R	61	64	1	126	255
Judson	52	R	4	1		5	19
Barnwell	53	R	59	5		64	99
Elcan	54	R	26	26		52	65
Osborne	55	R	3	2		5	17
Chin	56	R	29	30		59	89
C. Y. District	57	R	13	6		19	27
Turin	58	R	30	14		44	67
Iron Springs	59	R	75	24		99	167

LETHBRIDGE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected Ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lincoln Henry Jelliff	John Smith Stewart			
Twelve Mile	60	R	15	11	.....	26	26
Albion Ridge	61	R	19	10	.....	29	85
Cooldale	62	R	143	53	.....	196	298
McLean	63	R	75	56	3	134	171
Hyssop	65	R	26	24	.....	50	65
White	65	R	64	31	.....	95	167
Stirling	66	R	128	14	.....	142	222
Raymond	67	R	130	62	.....	192	} 533
"	67	R	130	93	.....	223	
Welling	68	R	35	6	.....	41	78
Leahigh	69	R	21	0	.....	21	39
Newlands	70	R	13	17	1	31	44
Commerce	71	R	17	29	.....	46	60
Diamond City	72	R	41	44	1	86	127
Coalhurst.....A-M	73	R	64	60	1	125	234
" .....M-Z	73	R	48	56	1	105	176
Lethbridge West (Ouest)	74	R	16	9	.....	25	81
Hardieville	75	R	35	105	4	144	175
Six Mile	76	R	7	11	1	19	35
Lethbridge North (Nord).A-H	77	U	75	63	.....	138	208
" " I-P	77	U	57	68	.....	125	199
" " Q-Z	77	U	70	54	.....	124	188
" North Central (Nord).....A-C	78	U	83	82	.....	165	266
" " D-G	78	U	55	76	1	132	228
" North Central " " (Nord)H-J	78	U	50	56	1	107	170
" " " K-Mc	78	U	48	90	.....	138	223
" " " M-P	78	U	66	86	4	156	229
" " " Q-S	78	U	48	73	1	122	192
" " " T-Z	78	U	53	69	.....	122	209
" South (Sud)...A-G	79	U	34	63	2	99	220
" " ...H-O	79	U	29	62	1	92	180
" " .....P-Z	79	U	31	83	2	116	196
" South Central (Sud) A-B	80	U	51	91	.....	142	265
" " C-E	80	U	45	93	1	139	280
" " F-G	80	U	30	54	.....	84	171
" " H-J	80	U	37	113	.....	150	290
" " K-L	80	U	36	44	.....	80	161
" " McM	80	U	56	106	1	163	308
" " N-R	80	U	50	110	.....	160	272
" " S-T	80	U	56	104	1	161	295
" " U-Z	80	U	25	78	.....	103	181
" Central.....A-F	81	U	56	123	.....	179	280
" " .....G-Mc	81	U	53	128	.....	181	302
" " .....Mac-R	81	U	32	87	1	120	255
" " .....S-Z	81	U	32	100	.....	132	253
" South West (Sud-Ouest) A-G	82	U	27	90	.....	117	223
" " H-M	82	U	39	57	.....	96	195
" " N-Z	82	U	23	57	2	82	186
" West Central (Ouest)	83	U	54	61	1	116	263
Barans	84	R	83	70	.....	153	201
Twelve Twenty Four	85	R	29	18	.....	47	71
Nobleford	86	R	44	32	.....	76	94
White Lake	87	R	47	21	.....	68	97
Rose Butte	88	R	31	0	.....	31	52
Monarch	89	R	26	28	.....	54	92
Finlay School	90	R	33	4	.....	37	58
Long Bottom	91	R	15	9	.....	24	65
Reserve. No. 1	92	R	16	0	.....	16	31
" No. II	93	R	6	29	.....	35	57

LETHBRIDGE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total Vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Lincoln Henry Jelliff	John Smith Stewart			
Barr Hill	94	R	9	4	.....	13	55
Lethbridge {Advance	.....	U	29	36	.....	65	.....
Lethbridge {Provisoire							
Totals-Totaux	126	.....	5,399	4,656	39	10,094	16,283

Majority for / Majorité pour } **Lincoln Henry Jelliff, 743.**

MACLEOD.

Population—1921, 33,826.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Gibson Coote.	John Herron	Thomas Charles Milnes.			
Rocky Mountain—								
Carbondale	1	R	13	31	20	2	66	127
Coleman West (Ouest)	2	R	40	114	15	2	171	227
" Centre	3	R	35	156	46	.....	237	310
" East (Est) A-L	4	R	57	147	27	.....	231	335
" " M-Z	4	R	64	134	30	.....	228	369
McLaren's Mill	5	R	2	11	14	.....	27	32
Blairmore A-L	6	R	62	247	70	1	380	502
" M-Z	7	R	36	149	32	2	219	272
Frank	8	R	37	54	18	.....	109	129
Hillcrest A-L	9	R	33	116	15	.....	164	226
" M-Z	10	R	12	110	22	.....	144	172
Bellevue A-L	11	R	79	139	31	.....	249	352
" M-Z	12	R	48	97	22	.....	167	224
Passburg	13	R	0	38	3	.....	41	47
Burmis	14	R	4	18	11	.....	33	77
Lundbreck	15	R	18	39	13	.....	70	104
Gillingham	16	R	9	8	4	.....	21	77
Livingstone	17	R	11	9	6	.....	26	27
Carbon Hill	18	R	3	5	2	.....	10	24
Pincher Creek—								
Beaver Mines	19	R	16	16	7	1	40	71
Gladstone Valley	20	R	6	5	6	.....	17	49
Spread Eagle	21	R	13	3	1	.....	17	44
Twin Butte	22	R	27	18	13	.....	58	95
Utopia	23	R	30	7	8	.....	45	71
Dry Wood	24	R	9	6	9	.....	24	39
Dry Fork	25	R	7	10	11	1	29	37
Robert Kerr	26	R	29	11	4	.....	44	57
Fishburn	27	R	20	13	17	.....	50	64
Spring Ridge	28	R	28	5	6	.....	39	46
Chipman	29	R	6	13	13	.....	32	50
Crook Poll	30	R	10	6	27	.....	43	72
Beauvais	31	R	29	13	15	1	58	101
Pincher Creek A-F	32	R	20	95	53	.....	168	189
" G-N	33	R	35	120	68	.....	223	245
" O-Z	34	R	16	81	41	.....	138	147
Brocket	35	R	6	7	17	.....	30	47
Pincher Station	36	R	19	15	18	.....	52	69
Cowley A-L	37	R	8	35	21	.....	64	74
" M-Z	38	R	10	30	16	.....	56	51
Tennessee	39	R	18	4	2	.....	24	30
Summerview	40	R	11	18	3	.....	32	43
Hillsboro	41	R	8	2	19	.....	29	29
Waldron	42	R	1	6	8	.....	15	25
Ashvale	43	R	9	4	5	.....	18	25
Tanner	44	R	20	3	6	.....	29	36
Todd Creek	45	R	4	14	18	.....	36	46
Cardston—								
Hillsprings	46	R	63	7	6	1	77	155
Glenwoodville	47	R	138	3	1	.....	142	238
Macleod—								
Stand Off	48	R	4	9	5	.....	18	20
Ewelme	49	R	30	3	1	.....	34	60
Ardenville	50	R	51	0	1	1	53	62
Waterton	51	R	37	2	2	.....	41	52
Hazelmere	52	R	20	26	4	.....	50	73
Allanfields	53	R	34	3	6	.....	43	63
Rathwell	54	R	44	7	0	.....	51	69
Macleod	55	R	28	30	19	.....	77	122
"	56	R	33	105	37	2	177	240
" A-L	57	R	15	69	28	.....	112	157
" M-Z	58	R	10	74	25	.....	109	175
" A-L	59	R	5	48	10	.....	63	118
" M-Z	60	R	7	33	10	.....	50	119

MACLEOD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Gibson Coote.	John Herron.	Thomas Charles Milnes.			
Parkerville	61	R	31	3	3	.....	37	44
Pearce	62	R	13	4	2	.....	19	28
Howe	63	R	13	2	5	.....	20	35
Glenwillow	64	R	5	13	1	.....	19	32
Mud Lake	65	R	11	4	10	.....	25	42
Claresholm—								
Olsen Creek	66	R	1	1	18	.....	20	46
Spring Point	67	R	10	4	17	.....	31	41
Fork North (Nord)	68	R	13	5	3	.....	21	31
Maycroft	69	R	5	18	10	.....	33	48
Heath Creek	70	R	3	11	10	.....	24	34
Furman	71	R	0	0	9	.....	9	15
Round Up	72	R	13	5	10	.....	28	34
Daly Creek	73	R	17	10	3	.....	30	52
Chinook	74	R	32	3	2	.....	37	57
Carnforth	75	R	24	0	3	.....	27	43
Woodhouse	76	R	12	6	9	.....	27	35
Hoosier	77	R	10	2	12	1	25	27
Northern Light	78	R	11	0	3	.....	14	20
Meadow Creek	79	R	11	7	13	.....	31	48
Trout Creek	80	R	35	3	9	.....	47	49
Schafer	81	R	5	10	4	.....	19	38
44 Ranch	82	R	0	4	5	.....	9	11
Kohler Coulee	83	R	8	0	1	.....	9	13
Happy Valley	84	R	2	2	2	.....	6	15
Willow Creek	85	R	7	2	2	.....	11	40
Greenbank	86	R	16	8	13	.....	37	40
Claresholm	87	R	83	66	77	.....	226	256
Claresholm East (Est)	88	R	84	54	70	.....	208	261
Roselawn	89	R	13	9	6	.....	28	58
Granum	90	R	41	44	49	.....	134	178
Jumboe Valley	91	R	30	1	6	.....	37	39
Rocky Coulee	92	R	22	6	0	.....	28	37
Badger Flat	93	R	38	3	3	.....	44	61
Balguhidder	94	R	20	10	2	.....	32	39
Grain Belt	95	R	25	7	2	1	35	44
Five Mile	96	R	30	3	11	.....	44	53
Star Line	97	R	67	2	1	.....	70	81
Clear Lake	98	R	39	3	1	.....	43	75
Claresholm View	99	R	32	5	7	.....	44	55
Mountain Peak	100	R	18	0	3	.....	21	28
Hollandale	101	R	23	4	3	.....	30	35
Prairie View	102	R	30	2	6	.....	38	54
Nanton—								
Riley	103	R	0	2	9	.....	11	27
Bar U	104	R	1	0	1	.....	2	4
Beaver Valley	105	R	3	2	0	.....	5	6
Pine Coulee	106	R	12	2	4	.....	18	50
Stavely Town (Ville)	107	R	44	32	27	.....	103	136
" Rural	108	R	68	1	4	.....	73	97
Prairie Dell	109	R	38	0	0	.....	38	58
Harper	110	R	18	2	1	.....	21	65
Balfour	111	R	30	0	0	.....	30	35
Table—								
Butte	112	R	22	2	1	.....	25	26
McEwan	113	R	7	4	7	.....	18	22
Nanton—								
Basin	114	R	6	0	3	.....	9	12
Muirhead	115	R	14	17	5	2	38	52
Sunset	116	R	15	6	4	.....	25	37
Alberta	117	R	46	9	1	.....	56	88
Parkland	118	R	91	24	2	.....	117	186
Lichfield	119	R	18	7	1	.....	26	37
Alston	120	R	29	1	1	.....	31	76
Boyne	121	R	25	6	4	.....	35	66
Twin Coulee	122	R	30	6	2	.....	38	66

MACLEOD—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeur sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Gibson Coote.	John Herron.	Thomas Charles Milnes.			
Broadway	123	R	18	2	0	.....	20	25
Nanton Rural	125	R	117	27	4	3	151	198
Sun Prairie	124	R	48	5	1	.....	54	77
Nanton Town (Ville)....A-L	126	R	59	60	20	.....	139	177
" " .....M-Z	126	R	36	50	11	.....	97	119
Coleraine	127	R	35	14	1	.....	50	67
High River—								
Pekisko	128	R	25	7	2	1	35	47
Jackson	129	R	44	15	34	3	96	141
Mosquito Creek	130	R	23	4	5	.....	32	42
Cayley	131	R	85	21	21	1	128	162
Braeside	132	R	39	1	1	.....	41	51
Arthur	133	R	24	3	3	.....	30	45
Peace	134	R	28	8	8	.....	44	51
McIntyre	135	R	52	11	13	.....	76	121
Arrowood	136	R	35	3	1	.....	39	88
Brant	137	R	41	26	12	.....	79	113
Frankburg	138	R	53	3	2	.....	58	88
Blackie	139	R	121	33	23	.....	177	251
High River East (Est)..A-L	140	R	90	69	14	2	175	252
" " .....M-Z	141	R	83	44	35	1	163	236
" West (Ouest) A-L	141	R	53	69	22	3	147	242
" " ..M-Z	141	R	55	67	25	.....	147	222
Last Chance	142	R	22	1	4	.....	27	56
Big Hill	143	R	44	8	2	.....	54	105
Loch Sloy	144	R	8	12	4	.....	24	61
Stampede	145	R	1	9	2	.....	12	21
Lineham	146	R	17	5	2	.....	24	35
Tongue Creek	147	R	25	20	0	.....	35	53
Tongue Hall	148	R	44	10	2	.....	56	86
Okotoks—								
Mossleigh	149	R	30	3	3	.....	36	85
Blind Creek	150	R	16	11	2	.....	29	39
Glenview	151	R	13	3	4	.....	20	39
Dinton	152	R	44	5	0	.....	49	68
Pine Canyon	153	R	16	0	2	.....	18	34
Gladys	154	R	41	32	10	.....	83	151
Davis Burg	155	R	21	17	5	.....	43	67
Aldersyde	156	R	28	13	7	.....	48	83
Okotoks East (Est)	157	R	98	76	26	1	201	264
" West (Ouest)	158	R	54	73	10	.....	137	206
Melrose	159	R	12	18	11	.....	41	57
Midnapore	160	R	17	16	0	.....	33	57
Red Deer Lake	161	R	12	24	0	.....	36	81
De Winton	162	R	38	10	14	.....	62	155
Panima	163	R	16	27	4	.....	47	87
Big Rock	164	R	23	5	6	.....	34	47
Black Diamond	165	R	43	19	10	.. 1	73	161
Millarville	166	R	9	36	10	.....	55	137
Priddis	167	R	25	19	1	.....	45	107
Kew	168	R	19	6	3	.....	28	66
Gleichen—								
Rangeview	169	R	7	3	6	.....	16	53
Indus	170	R	13	14	7	.....	34	54
Dalmead	171	R	17	28	2	.....	47	69
Carseland	172	R	86	83	11	.....	180	236
Rocky Mountain—								
McLarens Lumber Camp....	173	R	2	11	16	1	30	54
Bragg Creek	174	R	0	7	0	.....	7	12
Macleod Advance (Provisoire)	.....	.....	1	13	6	.....	20	
Totals—Totaux	179	.....	4,943	4,239	1,941	35	11,158	16,327

Majority for / Majorité pour } **George Gibson Coote** over (sur) { **John Herron, 704. / Thomas Charles Milnes, 3,002.**

MEDICINE HAT. Population—1921, 36,395

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gilbert McNeill Blackstock.	Frederick William Gershaw.	Hugh Campbell McDaniel.			
Sage Creek	1	R	1	7	2	.....	10	21
One Four	2	R	0	7	4	.....	11	23
Comrey	3	R	1	4	39	.....	44	52
Pendant D'Oreille	4	R	0	4	21	.....	25	44
Aden	5	R	4	14	14	.....	32	68
Knappen	6	R	3	13	3	.....	19	37
St. Kilda	7	R	3	4	16	.....	23	53
Kippenville	8	R	0	1	12	.....	13	18
Lucky Strike	9	R	0	6	8	.....	14	31
Three Eleven	10	R	2	1	12	.....	15	45
Togona	11	R	2	14	16	.....	32	48
Avalon	12	R	1	14	4	.....	19	33
Catchem	13	R	1	9	5	.....	15	59
Gahern	14	R	2	8	7	.....	17	24
Faith	15	R	0	18	25	.....	43	76
Altorado	16	R	0	3	19	.....	22	50
Florann	17	R	1	7	14	.....	22	41
Goddard	18	R	1	5	11	.....	17	51
Etzikom Coulee	19	R	0	5	14	.....	19	42
Baker's	20	R	5	4	6	.....	15	32
Doondale	21	R	2	9	10	.....	21	36
Pakowki Lake	22	R	4	18	1	.....	23	36
Manyberries	23	R	27	27	14	.....	68	94
Thelma	24	R	1	45	6	1	53	109
Falkner	25	R	1	23	3	1	28	38
Minda	26	R	10	19	14	1	44	56
Orion	27	R	20	33	14	.....	67	105
Pakowki	28	R	3	10	4	.....	17	18
Etzikom	29	R	18	37	31	1	87	112
Nemiskam	30	R	12	11	34	.....	57	77
Foremost	31	R	30	31	23	.....	84	147
Chin Coulee	32	R	3	17	25	1	46	116
Glen Banner	34	R	12	16	7	.....	35	45
Ranchville	35	R	3	16	10	.....	29	49
Eagle Butte	36	R	12	12	0	2	26	58
Elkwater	37	R	0	14	8	.....	22	50
Bull's Head Lake	38	R	5	32	2	1	40	50
Thompson	39	R	4	5	10	.....	19	25
Red Rock	40	R	3	2	7	.....	12	22
Granlea	41	R	8	15	18	2	43	58
Maleb	42	R	1	5	56	.....	62	79
Westfield	43	R	2	11	11	1	25	53
Jasman	45	R	5	27	8	1	41	69
Samson	46	R	1	10	4	.....	15	35
Lamarsh	47	R	2	9	22	.....	33	66
Murray's	48	R	1	14	28	1	44	60
Highbank	49	R	2	6	23	.....	31	42
Rosebeg	50	R	3	6	4	.....	13	23
Little Plume	51	R	1	5	5	.....	11	39
Gros Ventre	52	R	1	33	11	.....	45	106
Robinson	53	R	0	28	7	.....	35	73
Medicine Hat City (Cité)	54	U	91	145	14	.....	250	287
" "	55	U	46	133	6	1	186	231
" "	56	U	62	134	26	.....	222	282
" " A-K	57	U	39	74	6	1	120	165
" " L-Z	57	U	32	56	13	.....	101	151
" " A-J	58	U	37	84	14	1	136	179
" " K-Z	58	U	29	91	18	.....	138	195
" " A-K	59	U	30	73	13	.....	116	161
" " L-Z	59	U	22	94	14	.....	130	156
" "	60	U	17	88	12	.....	117	158
" " A-L	61	U	68	83	5	.....	156	203
" " M-Z	61	U	80	101	8	.....	189	240
" " A-L	62	U	47	86	7	.....	140	166
" " M-Z	62	U	50	75	3	.....	128	156

MEDICINE HAT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gilbert McNeill Blackstock.	Frederick William Gershaw.	Hugh Campbell McDaniel.			
Medicine Hat City (Cité)..A-J	63	U	85	97	16	.....	198	283
" .....K-Z	63	U	81	96	23	.....	200	285
" .....A-E	64	U	72	89	12	.....	173	239
" .....F-L	64	U	79	93	20	1	193	244
" .....M-P	64	U	75	88	15	1	179	230
" .....Q-Z	64	U	68	76	13	1	158	202
" .....A-K	65	U	54	119	19	.....	192	229
" .....L-Z	65	U	34	149	20	1	204	238
" Advance (Provisoire).....		U	24	50	8	.....	82	.....
Grayburn.....	66	R	4	27	15	.....	46	100
Newburg.....	67	R	0	25	9	.....	34	116
Feldman Lake.....	68	R	4	6	28	4	42	97
Woolchester.....	69	R	10	9	14	1	34	67
Seven Persons.....	70	R	9	27	13	1	50	95
Whitla.....	71	R	9	6	33	.....	48	65
Winnifred.....	72	R	9	26	45	.....	80	130
Bow Island.....	73	R	31	57	55	.....	143	220
Burdett.....	74	R	31	61	11	.....	103	162
Chisholm.....	75	R	1	0	7	.....	8	19
McDougall.....	76	R	4	5	1	.....	10	21
Sullivan.....	77	R	6	4	9	.....	19	37
Dauntless.....	78	R	9	6	0	.....	15	22
Dunmore.....	79	R	9	68	7	1	85	100
Pashley.....	80	R	16	7	7	.....	30	40
Irvine.....	81	R	42	79	44	3	168	232
Walsh.....	82	R	6	45	20	.....	71	97
Many Island.....	83	R	2	10	5	.....	17	59
Fifteen Mile.....	84	R	0	7	12	.....	19	60
Finn's Lake.....	85	R	2	8	8	.....	18	33
Redcliff.....A-J	86	R	86	75	10	.....	171	238
" .....K-Z	86	R	113	68	3	.....	184	252
Bowell.....	87	R	2	12	28	.....	42	68
Pearsonville.....	88	R	2	21	5	.....	28	39
Home Ranch.....	89	R	0	3	1	.....	4	10
Ronalane.....	90	R	2	10	0	.....	12	26
Vauxhall.....	91	R	16	31	10	.....	57	85
Staple Farm.....	92	R	18	23	15	.....	56	134
Riverbow.....	93	R	2	0	7	.....	9	18
Scandia.....	94	R	0	0	13	.....	13	25
Alderson.....	95	R	28	14	3	.....	45	60
Suffield.....	96	R	11	24	3	.....	38	55
East Spring	97	R	0	6	16	.....	22	39
Box Springs.....	98	R	3	11	7	.....	21	48
Vale.....	99	R	1	6	12	.....	19	21
Rutherfords.....	100	R	4	3	0	.....	7	31
Fredensfeld.....	101	R	2	17	20	.....	39	140
Schuler.....	102	R	4	60	14	.....	78	142
Rose Glen.....	103	R	5	4	18	.....	27	56
Bernice.....	104	R	4	2	12	.....	18	29
Mantz.....	105	R	4	7	39	.....	50	89
Hilda.....	106	R	11	127	39	.....	177	279
Sandy Point.....	107	R	0	27	4	.....	31	74
Bingville.....	108	R	4	5	13	.....	22	52
Tripola.....	109	R	0	2	16	.....	18	60
Heligoland.....	110	R	1	2	6	.....	9	17
Fertile Flats.....	113	R	2	4	0	1	7	17
Tide Lake.....	114	R	1	8	2	.....	11	20
Tilley.....	115	R	8	19	21	.....	48	98
Rainier.....	116	R	4	3	14	.....	21	48
Sutherland.....	117	R	30	9	2	.....	41	56
Cassils.....	118	R	14	11	3	.....	28	56
Brooks.....A-L	119	R	54	86	10	1	151	179
" .....M-Z	119	R	62	87	8	1	158	176
Patricia.....	120	R	27	53	27	.....	107	187

MEDICINE HAT—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Gilbert McNeill Blackstock	Frederick William Gershaw	Hugh Campbell McDaniel.			
Duchess	121	R	40	44	29	.....	113	159
Rose Mary	123	R	23	17	6	.....	46	88
Gem	124	R	4	5	25	.....	34	71
Iddesleigh	125	R	2	8	39	.....	49	72
Jenner	126	R	29	19	5	.....	53	129
Peerless	127	R	2	2	5	.....	9	31
Atlee	128	R	16	7	28	.....	51	79
Buffalo	129	R	3	10	36	.....	49	65
Cavendish	130	R	7	9	19	.....	35	65
Social Plains	131	R	8	9	32	.....	49	68
Bindloss	132	R	5	25	50	1	81	108
Empress	133	R	83	37	44	.....	164	222
Totals—Totaux	141	.....	2,397	4,383	2,039	34	8,853	12,321

Majority for / Majorité pour **Frederick William Gershaw** over (sur) **Gilbert McNeill Blackstock, 1,986. Hugh Campbell McDaniel, 2,344.**

PEACE RIVER. Population—1921, 39,727

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthur Collins.	Donald MacBeth Kennedy.	William Archibald Rae.			
Jasper	1	R	84	29	143	3	259	616
"	1A	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu					
"	1B	R	92	45	93	3	233	
Miette	2	R	6	0	2	.....	8	15
Brule	3	R	2	0	8	.....	10	9
Blue Diamond	4	R	21	12	127	2	162	282
Entrance	5	R	20	5	4	.....	29	53
Fish Lakes	6	R	0	1	5	.....	6	20
Grande Cache	7	R	* 1	0	34	.....	.....	.....
Seabolt	8	R	2	0	12	.....	14	16
Bliss	9	R	0	0	15	.....	15	23
Berland	10	R	0	0	5	.....	5	13
Mountain Park	11	R	92	20	18	.....	130	214
Medicine Lake	12	R	Poll cancelled—Bureau de scrutin cancellé.					
Crooked Creek	13	R	Poll cancelled—Bureau de scrutin cancellé.					
Lovett	14	R	21	1	28	.....	50	49
Superior	15	R	Poll cancelled—Bureau de scrutin cancellé.					
Blackstone	16	R	9	6	8	3	26	77
Foothills	17	R	10	42	32	1	85	90
Coal Valley	18	R	11	5	58	1	75	106
Sterco	19	R	57	8	13	1	79	110
Cadomin	20	R	59	54	11	2	126	353
Luscar	21	R	56	58	15	.....	129	264
Leyland	22	R	8	2	6	.....	16	41
Mercoal	23	R	38	3	23	14	78	111
Coalspur	24	R	16	19	25	1	61	82
Robb	25	R	10	7	3	.....	20	39
Bryan	26	R	14	4	1	.....	19	23
Weald	27	R	2	0	5	.....	7	51
McLeod River	28	R	0	1	25	.....	26	35
Bickerdike	29	R	9	1	4	.....	14	26
Marlboro	30	R	36	2	14	7	59	78
Hargiven	31	R	3	0	5	.....	8	16
Dalehurst	32	R	0	0	7	.....	7	9
Obed	33	R	0	3	12	.....	15	19
Merrigan	34	R	2	0	5	.....	7	5
Edson	35	R	58	31	36	2	127	246
"	35A	R	55	27	43	4	129	253
" South (Sud)	36	R	51	35	27	2	115	232
" "	36A	R	51	21	40	1	113	287
" North (Nord)	37	R	0	4	3	.....	7	35
Edson River	38	R	5	1	0	.....	6	29
Gates	39	R	5	10	1	.....	16	32
Reflection Lake	40	R	3	2	8	.....	13	30
Wolf Creek	41	R	4	1	7	.....	12	39
Horner	42	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.					
Rosevear	43	R	1	2	5	.....	8	31
Trout Creek	44	R	1	1	4	.....	6	39
Mussel	45	R	1	1	8	.....	10	22
McKenzie	46	R	2	1	5	.....	8	17
Haddock	47	R	10	2	6	.....	18	34
Shining Bank	48	R	8	1	1	.....	10	31
Shining Bank East (Est)	49	R	3	0	3	.....	6	39
Mahaska	50	R	1	1	29	.....	31	43
Pella	51	R	0	3	2	.....	5	26
Dressler	52	R	3	0	6	.....	9	26
Poison Creek	53	R	15	4	3	.....	22	41
McLeod Valley	54	R	4	1	14	1	20	40
McLeod Valley East (Est)	55	R	0	0	8	.....	8	20
Niton	56	R	2	4	6	1	13	27
Peers	57	R	4	4	11	.....	19	27
Fulstow	58	R	0	6	0	.....	6	8
Schantz	59	R	0	11	2	.....	13	17
Carrot Creek	60	R	4	10	0	.....	14	34
" South (Sud)	61	R	2	6	1	.....	9	15

*The result of this Poll was not included in the Returning Officer's declaration but was counted on the recount. Le résultat de ce bureau n'était pas inclus dans la déclaration de l'officier rapporteur mais il a été compté lors du nouveau dépouillement.

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthur Collins.	Donald MacBeth Kennedy.	William Archibald Rae.			
Leaman	62	R	10	12	5	.....	27	64
Junkins	63	R	26	17	45	2	90	175
Ravine	64	R	12	10	2	1	25	73
Windfall	65	R	7	4	0	.....	11	21
Ronan	66	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.					
Balm	67	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.					
Anselmo	68	R	1	32	2	.....	35	73
Paddle North (Nord)	69	R	2	24	1	.....	27	53
Greencourt	70	R	22	43	21	.....	86	149
Lonira	71	R	7	6	4	.....	17	61
Whitecourt	72	R	17	58	42	2	119	206
Blue Ridge	73	R	1	6	14	.....	21	41
Connors Creek	74	R	5	23	2	2	32	165
Peavine	75	R	5	18	1	.....	24	46
Roselea	76	R	2	13	2	.....	17	28
Glenister	77	R	3	5	0	.....	8	36
Heldar	78	R	8	56	6	.....	70	141
Mayerthorpe	79	R	12	58	12	1	83	151
Rochfort	80	R	8	64	5	3	80	117
Sangudo	81	R	27	28	11	.....	66	155
Cosmo	82	R	4	8	0	.....	12	23
Lisburn	83	R	6	4	3	.....	13	37
Stanger	84	R	14	11	0	1	26	103
Park Court	85	R	0	5	2	.....	7	73
Padstow	86	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.					
Styal	87	R	11	21	14	1	47	117
Evansburg	88	R	53	14	22	1	90	166
Entwistle Village	89	R	22	21	9	.....	52	84
"	90	R	12	12	6	.....	30	54
Magnolia	91	R	5	17	3	.....	25	51
Matthews Crossing	92	R	0	0	4	.....	4	19
Hilltop	93	R	4	7	2	.....	13	39
Gainford	94	R	5	0	14	.....	19	29
Seba	95	R	18	0	12	.....	30	43
Fallis	96	R	23	6	9	.....	38	63
Lake Isle	97	R	8	9	4	.....	21	92
Cherhill	98	R	14	50	8	1	73	117
Glenevis	99	R	4	25	6	2	37	80
Gunn	100	R	2	23	5	.....	30	81
Alberta Beach	101	R	6	5	15	.....	26	57
Lac Ste. Anne	102	R	6	10	14	.....	30	104
Darwell	103	R	6	16	3	.....	25	27
Rexboro	104	R	30	11	16	.....	57	88
Wabamun	105	R	38	5	50	1	94	118
" Lake	106	R	8	6	4	.....	18	30
Smithfield	107	R	1	9	4	.....	14	18
Duffield	108	R	8	0	19	.....	27	47
Mewassin	109	R	1	1	11	.....	13	31
Wabamun Creek	110	R	0	11	4	2	17	35
Keep Hills	111	R	4	16	3	.....	23	48
Highvale	112	R	2	12	2	.....	16	24
Woodland	113	R	1	0	1	.....	2	9
Wanchie	114	R	0	8	0	.....	8	17
Burtonville	115	R	1	0	0	.....	1	12
Low Water Lake	116	R	0	3	1	.....	4	16
Golden Rule	117	R	13	6	2	.....	21	51
Brightview	118	R	5	20	0	.....	25	64
Tomahawk West	119	R	2	4	0	.....	6	23
" "	120	R	5	20	12	.....	37	59
Whitby	121	R	1	4	3	.....	8	42
Rocky Rapids	122	R	1	16	2	.....	19	44
Drayton Valley	123	R	4	15	2	1	22	38
Plott's Store	124	R	0	5	0	1	6	10
Rich Valley	125	R	2	34	9	.....	45	76
Lac La Nonne	126	R	1	16	13	2	32	76

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthur Collins.	Donald MacBeth Kennedy.	William Archibald Rae.			
Belvedere	127	R	32	20	11	1	64	131
Ballatine	128	R	16	29	0	.....	45	104
Parrishtown	129	R	0	24	3	.....	27	58
Campsie	130	R	14	23	9	.....	46	69
Mosside	131	R	12	30	20	1	63	130
Paddle River	132	R	11	87	5	.....	103	158
Manola	133	R	5	9	21	2	37	66
Eastburg	134	R	0	26	8	.....	34	88
Breault	135	R	0	14	12	1	27	75
Westlock	136	R	59	54	49	1	163	240
"	136A	R	82	35	48	1	166	246
Hazel Bluff	137	R	23	63	11	.....	97	144
Pembina	138	R	5	39	9	.....	53	124
Freedom	139	R	18	49	10	3	80	146
Barrhead	140	R	6	5	5	2	18	29
Johnstons	141	R	4	7	6	1	18	30
Shoal Lake	142	R	3	10	4	.....	17	31
Glenreagh	143	R	4	8	5	.....	17	19
Roseholm	144	R	1	1	3	.....	5	23
Holmes Crossing	145	R	2	0	6	.....	8	10
Cartwright	146	R	0	0	4	.....	4	5
Fort Assiniboine	147	R	3	5	23	.....	31	43
Bloomsbury	148	R	6	4	7	.....	17	34
Davis	149	R	5	5	6	.....	16	20
Neerlandia	150	R	6	12	0	.....	18	27
Shoal Creek	151	R	8	28	5	.....	41	81
Sunniebend	152	R	8	18	13	.....	39	86
Pibroch	153	R	13	51	9	2	75	102
Dapp	154	R	10	41	44	.....	95	157
Jarvie	155	R	10	7	35	.....	52	103
Turners	156	R	10	6	3	.....	19	62
Beamish	157	R	1	11	10	.....	22	44
Michaels	158	R	7	12	1	.....	20	43
Freeman River	159	R	6	3	3	.....	12	27
Fawcett	160	R	13	22	11	1	47	81
Kilsyth	161	R	5	7	4	.....	16	25
Flatbush	162	R	0	2	4	.....	6	8
Chisholm	163	R	30	1	3	.....	34	63
Hondoo	164	R	3	0	0	.....	3	15
Little Smoky	165	R	3	0	0	.....	3	25
Topland	166	R	5	1	5	.....	11	21
Waskahigan	167	R	2	0	16	.....	18	19
Sturgeon	168	R	16	1	10	.....	27	63
Hay Camp	169	R	1	1	5	.....	7	10
Bezanson	170	R	18	11	13	1	43	86
Glen Leslie	171	R	62	12	6	.....	24	46
Five Mile Creek	172	R	8	22	17	.....	47	70
Haans	173	R	1	0	6	.....	7	25
Grande Prairie	174	R	137	29	67	3	236	377
"	174A	R	145	20	67	3	235	233
Dymsdale	175	R	16	26	14	.....	56	101
Wembley	176	R	38	25	19	.....	82	159
Pearcy	177	R	7	2	0	.....	9	60
Lower Beaverlodge	178	R	3	32	8	.....	43	72
Foster	179	R	7	12	16	.....	35	48
Hinton Trail	180	R	2	13	5	.....	20	31
Liberty	181	R	26	17	16	.....	59	83
Rio Grande	182	R	33	3	12	.....	48	72
Elmworth	183	R	10	10	4	.....	24	43
Beaverbrook	184	R	7	4	3	.....	14	29
Cariboo	185	R	12	0	7	.....	19	37
St. Georges Ranch	186	R	2	1	4	.....	7	28
Goodfare	187	R	1	0	25	.....	26	65
Campbell	188	R	11	2	9	.....	22	41
Brainard	189	R	0	0	4	.....	4	15

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthur Collins.	Donald MacBeth Kennedy.	William Archibald Rae.			
Forbes	190	R	1	0	8	.....	9	26
Ray Lakes	191	R	3	0	5	.....	8	13
Hythe	192	R	19	13	24	.....	56	88
Clearview	193	R	6	6	17	.....	29	58
Larson	194	R	13	8	6	.....	27	44
Beaverlodge	195	R	16	31	54	.....	101	130
Lake Saskatoon	196	R	36	28	13	1	78	100
Bear Lake	197	R	21	18	6	.....	45	56
Clairmont	198	R	50	76	21	.....	147	194
Kleskun Hill	199	R	12	32	8	.....	52	112
Smoky River	200	R	11	10	9	.....	30	63
Smoky	201	R	6	0	1	.....	7	15
De Bolt	202	R	2	0	15	.....	17	20
Sturgeon Lake North (Nord)	203	R	2	0	2	.....	4	19
Gillam	204	R	14	19	3	.....	36	67
Sexsmith	205	R	48	87	47	2	184	337
Braeburn	206	R	5	14	18	.....	37	59
Buffalo Lakes	207	R	10	37	2	.....	49	83
Niobe	208	R	20	93	18	3	134	200
Northfield	209	R	5	38	2	.....	45	87
Valhalla	210	R	26	45	18	2	91	143
Valhalla North (Nord)	211	R	2	0	11	1	14	19
White Mountain	212	R	4	12	3	1	20	26
Roycroft	213	R	14	61	9	2	86	135
Silverwood	214	R	2	22	7	.....	31	82
Burnt River	215	R	4	11	13	.....	28	56
Hart Valley	216	R	17	0	3	.....	20	29
Wanham	217	R	4	18	11	.....	33	50
Grizzly Bear	218	R	1	3	4	.....	8	47
Prudens Crossing	219	R	4	2	4	1	11	30
Girouxville	220	R	5	14	44	1	64	123
Plourde	221	R	0	14	37	.....	51	67
Lewis	222	R	3	11	8	.....	22	31
Falher	223	R	5	39	92	1	137	161
Donnelly	224	R	7	19	87	2	115	139
McLennan	225	R	61	14	64	1	140	241
McLennan. Advance (Prov.)	225	R	4	1	21	.....	26	.....
Gamache	226	R	8	18	35	.....	61	81
High Prairie	227	R	40	19	38	2	99	176
Prairie East (Est)	228	R	13	12	7	1	33	54
Enilda	229	R	15	2	4	2	23	58
Goodfellow	230	R	14	15	14	.....	43	55
Big Prairie	231	R	3	0	31	1	35	71
Gaucher	232	R	5	2	43	.....	50	100
Grouard	233	R	39	2	84	3	128	171
St. Bruno	234	R	5	1	18	2	26	38
Driftpile	235	R	6	0	26	.....	32	52
Faust	236	R	4	6	22	.....	32	43
Swan River	237	R	8	13	3	.....	24	31
Kinuso	238	R	44	24	40	2	110	148
Widewater	239	R	5	6	1	.....	12	60
Slave Lake	240	R	18	6	52	1	77	125
Smith	241	R	11	3	22	.....	36	60
Mirror Landing	242	R	5	3	10	1	19	33
Big Point	243	R	4	0	13	3	20	26
White Fish Lake	244	R	11	1	45	.....	57	91
Lubicon Lake	245	R	1	0	51	.....	52	94
Cadotte	246	R	Poll cancelled—Bureau de scrutin cancellé.					
Rosedale	247	R	10	1	10	.....	21	70
Little Prairie	248	R	46	6	8	1	61	123
Judah	249	R	29	0	2	1	32	43
Peace River	250	R	127	4	37	2	170	234
"	250A	R	115	3	35	1	154	196
" West (Ouest)	251	R	16	8	12	1	37	112
Gaudette	252	R	31	29	29	1	90	171

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	James Arthur Collins.	Donald MacBeth Kennedy.	William Archibald Rae.			
Berwyn	253	R	70	53	20	.....	143	219
Kerndale	254	R	11	15	0	.....	26	114
Pauls Corner	255	R	24	45	0	.....	69	159
Griffin Creek	256	R	19	24	2	.....	45	85
Whitelaw	257	R	26	3	12	1	42	86
Bluesky	258	R	24	14	8	.....	46	98
Golden Meadow	259	R	15	26	2	1	44	83
Hemstock	260	R	21	15	7	.....	43	91
Waterhole	261	R	36	101	36	2	175	234
Vanrena	262	R	18	40	12	.....	70	115
Dunvegan	263	R	4	5	1	.....	10	25
Broncho Creek	264	R	3	15	3	.....	21	42
Spirit River	265	R	64	63	45	4	176	259
Blueberry Mountain	266	R	1	17	4	.....	22	32
Pouce Coupe East (Est)	267	R	3	9	5	.....	17	23
" North (Nord)	268	R	0	0	5	.....	5	4
Englewood	269	R	5	11	0	.....	16	40
Beaver Ridge	270	R	7	6	2	.....	15	47
Friedenstal	271	R	3	29	6	.....	38	87
Last Lake	272	R	9	9	4	.....	22	100
Stewart	273	R	23	12	4	.....	39	64
Whitemud Prairie	274	R	8	0	15	.....	23	78
Luile Prairie	275	R	1	4	3	.....	8	17
Notikewin	276	R	2	0	3	.....	5	30
Battle River Prairie	277	R	5	1	3	.....	9	42
Battle Prairie	278	R	No return received—Aucun rapport n'a été reçu.					
Carcajou	279	R	6	2	6	.....	14	30
Buffalo Prairie	280	R	No return received—Aucun rapport n'a été reçu.					
Keg River	281	R	7	0	0	.....	7	59
Stinking Lake	282	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.					
Stony Point	283	R	0	2	16	1	19	62
Paddle River	284	R	0	4	0	.....	4	10
Sheridan Lawrence	285	R	0	7	0	.....	7	11
Fort Vermillion South (Sud)	286	R	9	9	13	.....	31	87
" North (Nord)	287	R	1	1	1	.....	3	31
Jormy Dore Prairie	288	.....	No poll held—Pas de scrutin.					
Little Red River	289	.....	No poll held—Pas de scrutin.					
Hay River	290	.....	No poll held—Pas de scrutin.					
Totals—Totaux	298	.....	3,978	4,015	3,932	148	12,047	21,600

On a recount—Sur un nouveau dépouillement:

Donald MacBeth Kennedy, 3,986.
James Arthur Collins, 3,969.
William Archibald Rae, 3,944.

Majority for / Majorité pour } **Donald MacBeth Kennedy** over (sur) { **J. A. Collins, 17.** / **W. A. Rae, 42.**

RED DEER. Population—1921, 35,318.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph George La France.	Thomas McKercher.	Alfred Speakman.			
Aberdeen	54	R	8	10	19	.....	37	127
Alhambra	124	R	1	9	33	.....	43	61
Alix	148	R	57	45	18	.....	120	188
Antler Hill	73	R	9	0	16	.....	25	64
Arbutus	128	R	3	0	18	.....	21	74
Ardley	81	R	10	6	17	.....	33	67
Ashcroft	49	R	3	14	8	.....	25	73
Balmoral	91	R	28	11	31	.....	70	99
Bearberry	41	R	4	10	12	.....	26	61
Beaver Flats	126	R	2	3	9	.....	14	49
Bergen	12	R	1	18	17	.....	36	89
Berrydale	34	R	7	72	75	1	155	254
Big Bend	71	R	11	7	24	.....	42	121
Bingley	137	R	0	4	24	.....	28	72
Blackfalds	142	R	8	20	21	.....	49	114
Blindman	141	R	3	6	30	.....	39	96
Bluebell	115	R	1	2	31	.....	34	74
Blueberry Valley	139	R	6	3	5	1	15	98
Bowden A	42	R	30	11	46	1	88	156
" B	42	R	49	24	48	.....	121	149
Brazeau A	135	R	72	13	76	4	165	287
" B	135	R	58	17	69	.....	144	249
Brooksley	150	R	0	0	8	.....	8	46
Burnt Lake	108	R	2	14	27	.....	43	65
Caldwell	60	R	1	2	12	.....	15	35
Calloghans	2	R	0	5	14	.....	19	98
Canyon	143	R	5	3	47	.....	55	112
Caroline	62	R	2	7	26	.....	35	123
Carritts	105	R	0	0	30	.....	30	54
Centreville	109	R	0	3	22	.....	25	50
Clear Creek	65	R	9	8	6	.....	23	77
Clear View	96	R	18	12	35	.....	65	113
Cornwall Valley	50	R	6	1	32	.....	39	89
Craig	70	R	2	2	8	.....	12	50
Creekside	23	R	0	3	41	.....	44	82
Crossroads	100	R	10	9	21	.....	40	140
Cumberland	85	R	4	5	28	.....	37	85
Curlew	29	R	2	0	30	.....	32	70
Daisy Nook	118	R	1	4	11	.....	16	48
Delburne	83	R	12	17	20	.....	49	109
Diamond Valley	114	R	0	0	18	.....	18	56
Dickson	67	R	4	6	28	1	39	105
Didsbury East (Est)	8	R	17	36	76	.....	129	203
Didsbury West (Ouest)	9A	R	24	53	35	1	113	189
" "	9B	R	24	63	35	.....	122	192
Dog Pond	10	R	7	4	44	.....	55	119
Dowthwaites	36	R	3	35	25	.....	63	149
Dovercourt	129	R	10	0	2	.....	12	57
Eagle Valley	37	R	1	13	30	.....	44	107
Eckville	116	R	5	21	27	.....	53	176
Edwell	74	R	7	7	46	1	61	113
Elkton	11	R	4	8	25	1	38	101
Elnora	51	R	32	20	69	.....	121	194
Evarts	113	R	1	1	34	.....	36	102
Everdell	130	R	6	5	4	.....	15	45
Eureka Valley	149	R	12	1	2	.....	15	69
Fairbanks	76	R	6	3	9	.....	18	70
Fairlands	101	R	17	8	5	1	31	66
Fairmount	28	R	2	4	38	.....	44	101
Freeman's	59	R	4	6	9	.....	19	85
Gaetz	119	R	3	10	10	.....	23	57
Gaetz Valley	84	R	8	5	19	.....	32	77
Gilbey	140	R	0	2	30	.....	32	106
Golden Heights	138	R	3	4	7	.....	14	65
Greenleaf	25	R	3	5	17	.....	25	94

RED DEER.—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph George La France.	Thomas McKercher.	Alfred Speakman.			
Great Bend	80	R	4	7	15	.....	26	63
Hammer	19	R	8	22	21	.....	51	81
Hamilton's	64	R	2	6	15	.....	23	60
Harmattan	16	R	12	22	21	.....	55	118
Harrow	26	R	6	0	6	.....	12	58
Hillsdown	86	R	2	2	10	.....	14	44
Hogadone	46	R	6	1	45	.....	52	99
Haynes	146	R	4	3	23	.....	30	69
Horburg	153	R	7	14	9	.....	30	59
Horse Shoe Lake	44	R	10	16	11	.....	37	93
Huxley	48	R	11	7	41	.....	59	119
Innisfail Rural	45	R	30	12	19	.....	61	180
Innisfail Town (Ville)	56A	R	74	47	30	.....	151	258
" "	56B	R	57	61	19	.....	137	214
Jones Valley	144	R	5	13	31	.....	49	103
Jutland	6	R	6	1	44	.....	51	88
Kevisville	61	R	1	3	19	.....	23	66
Knee Hill	21	R	2	13	10	.....	25	66
Knowledge	120	R	0	7	19	.....	26	49
Kuusamo	111	R	0	1	28	.....	29	76
Lakeview	52	R	3	5	38	.....	46	116
Leslieville	125	R	13	19	25	.....	57	83
Little Horse Guard	122	R	4	8	15	.....	27	77
Little Red Deer River	57	R	23	15	27	.....	65	145
Lobley	40	R	2	4	13	.....	19	31
Lone Pine	32	R	2	30	27	.....	59	89
Lousana	77	R	7	13	22	.....	42	109
McArthurs	45	R	0	10	4	.....	14	81
McDougall Flats	13	R	4	8	5	.....	17	40
Marianne	110	R	0	2	22	.....	24	48
Markerville	68	R	4	24	44	.....	72	173
Mayton	31	R	9	74	6	.....	89	138
Melita	112	R	0	14	5	.....	19	74
Milnerton	53	R	11	9	58	.....	78	133
Mitchell Cummings	47	R	12	4	39	.....	55	89
Niemi	24	R	3	3	37	.....	43	122
Neapolis	7	R	5	15	27	.....	47	97
Nisbet	43	R	3	15	13	.....	31	106
New Hill	69	R	6	2	13	.....	21	77
Norma	106	R	0	2	30	.....	32	49
North Red Deer (Nord)	98	R	26	36	26	1	89	145
North Star	145	R	1	5	21	.....	27	65
Northup	121	R	5	6	14	.....	25	53
Olds East (Est)	18A	R	18	101	44	.....	163	208
" "	18B	R	23	96	40	1	160	205
Olds West (Ouest)	33	R	19	166	53	.....	238	278
Oras	127	R	0	4	8	.....	12	46
Penhold	72	R	10	33	75	.....	118	186
Pine Lake	75	R	40	1	15	.....	56	97
Pine View	39	R	1	5	2	.....	8	38
Pleasant Vale	132	R	10	3	21	.....	34	72
Poplar Creek	20	R	0	17	4	1	22	47
Poplar Ridge	104	R	5	12	32	.....	49	79
Prairie Rose	123	R	3	13	8	.....	24	83
Prairie Valley	30	R	0	11	12	.....	23	59
Phoenix	133	R	5	23	1	.....	29	39
Radford's	17	R	3	47	12	.....	62	116
Raven	66	R	5	3	16	.....	24	54
Red Deer West (Ouest)	99	R	6	4	12	.....	22	39
Ricinus	63	R	2	5	9	.....	16	62
Rockwood	38	R	0	3	26	.....	29	58
Rocky Mountain Ho	131A	R	37	23	29	1	90	224
" "	131B	R	31	26	25	.....	82	234
Rollis	4	R	3	14	20	.....	37	137
Rosedale	82	R	2	1	6	.....	9	50
Waskasoo Park	93	R	41	38	13	.....	92	131

RED DEER—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Joseph George La France.	Thomas McKercher.	Alfred Speakman.			
RED DEER.								
North 2nd St. (Nord)	94A	R	81	34	25	.....	140	166
" "	94B	R	75	25	18	.....	118	151
Centre Red Deer	95	R	66	26	14	.....	106	133
South Red Deer (Sud)	96	R	87	64	47	1	199	290
Red Deer West (Ouest)	97	R	36	16	26	.....	78	93
Highland Park	92	R	40	16	14	.....	70	95
Sarcee Butte	1	R	0	3	43	.....	46	123
Satin Wood	151	R	0	1	12	.....	13	43
Saunders	134	R	72	11	17	.....	100	118
Shady Nook	103	R	4	24	17	.....	45	100
Shady Lane	117	R	1	3	15	.....	19	88
Smith's	22	R	1	12	19	.....	32	70
Solheima	58	R	4	15	54	.....	73	132
Springvale	88	R	21	6	32	.....	59	93
Stanton	147	R	5	4	8	.....	17	25
Stone	152	R	14	1	7	.....	22	41
Sundre	14	R	7	6	12	.....	25	30
Sunnyslope	5	R	13	16	16	.....	45	110
Sylvin Lake	107	R	46	20	76	.....	142	214
Taimi	136	R	0	3	2	.....	5	57
Three Hills	3A	R	21	32	29	.....	82	118
"	3B	R	24	26	22	.....	72	157
Trochu	27	R	47	63	42	2	154	264
Trenville	78	R	5	7	17	.....	29	74
Valley Centre	87	R	13	5	11	.....	29	89
Waskasoo	102	R	5	6	16	.....	27	42
Waterside	35	R	5	29	18	.....	52	92
Westward Ho	15	R	4	36	38	.....	78	101
Willowdale	89	R	30	1	19	.....	50	84
Wood Lake	79	R	0	1	6	.....	7	54
Totals—Totaux	161	.....	2,029	2,462	3,851	19	8,361	16,558

Majority for / Majorité pour **Alfred Speakman** over (sur) **Thos. McKercher, 1,389. / J. G. La France, 1,822.**

VEGREVILLE. Population—1921, 30,593.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Moren Boutillier.	Charles Gordon.			
Yorkville	1	R	59	11	.....	70	121
Fort Saskatchewan	2A	R	66	93	3	162	461
"	2B	R	48	53	3	104	
Partridge Hills	3	R	54	5	.....	59	96
Good Hope	4	R	40	13	.....	53	60
Mansfield	5	R	27	36	1	64	116
Josephburg	6	R	38	10	.....	48	83
Pleasant View	7	R	41	18	.....	59	109
Castle	8	R	17	8	.....	25	54
Bolton	9	R	6	23	.....	29	33
Bruderheim	10A	R	28	64	.....	92	401
"	10B	R	17	75	.....	92	
Skaro	11A	R	82	17	.....	99	330
"	11B	R	75	20	.....	95	
Peremysl	12	R	61	7	.....	68	163
Rodef	13	R	39	14	.....	53	53
Proswita	14	R	32	4	.....	36	69
Limestone	15	R	37	30	.....	67	109
Lamont	16A	R	111	63	.....	174	353
"	16B	R	97	71	.....	168	
Liview	17	R	40	19	1	60	170
Wostok	18A	R	49	25	.....	74	116
"	18B	R	56	12	.....	68	107
Molodia	19	R	119	25	.....	144	201
Andrew	20A	R	67	27	.....	94	283
"	20B	R	50	12	.....	62	222
Riverside	21A	R	34	10	1	45	212
"	21B	R	52	30	.....	82	
Shandro	22	R	82	52	1	135	179
Desjarlais	23	R	70	16	2	88	155
Ispas	24	R	38	4	.....	42	89
Brinsley	25	R	35	3	.....	38	81
Moose	26	R	34	5	.....	39	39
Shalka	27	R	64	1	1	66	111
Boian	28	R	85	4	.....	90	117
Whitford	29	R	54	15	.....	69	155
Pruth	30	R	99	4	.....	103	152
Soda Lake	31	R	65	3	.....	68	97
Berhometh	32	R	44	7	2	53	81
Szypenitz	33	R	47	1	.....	48	83
Duvernay	34	R	26	13	.....	39	57
Nizir	35	R	15	3	.....	18	31
Two Hills	36	R	60	1	.....	61	66
Wattsford	37	R	65	0	.....	65	75
Hairy Hill	38	R	60	2	.....	62	78
Pobeda	39	R	36	7	.....	43	78
Lanuke	40	R	39	0	.....	39	47
Wolia	41	R	26	2	.....	28	52
Warwick	42	R	37	10	.....	47	69
Spring Creek	43	R	41	11	.....	52	104
Brody	44	R	59	35	.....	94	168
Krakow	45	R	57	31	.....	88	120
Chipman	46A	R	61	59	1	121	404
"	46B	R	71	59	.....	130	
Brookville	47	R	39	24	.....	63	147
Ross Creek	48	R	32	45	.....	77	125
Beaver Creek	49	R	55	4	.....	59	127
Mundare	50A	R	105	110	3	218	623
"	50B	R	112	107	.....	219	
Kolomea	51	R	58	13	.....	71	111
Brush Hill	52	R	43	46	1	90	123
Kiew	53	R	59	19	7	85	130
Plain Lake	54	R	60	17	2	79	110
Davis	55	R	18	12	.....	30	94
Lavoy	56	R	103	63	2	168	241

VEGREVILLE—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Arthur Moren Boutillier.	Charles Gordon.			
North Vegreville	57A	R	88	52	.....	140	315
"	57B	R	43	64	1	108	
South Vegreville	58A	R	69	87	2	158	
"	58B	R	79	87	2	168	646
"	58C	R	56	107	2	165	
Ryan	59	R	49	42	2	93	108
Oleskow	60	R	108	15	3	126	161
Beaver Lake	61	R	16	18	.....	34	70
Logan	62	R	45	33	.....	78	105
Cooking Lake	63	R	8	3	.....	11	57
Uncas	64	R	6	6	.....	12	63
Ministik	65	R	28	7	.....	35	63
Hastings Lake	66	R	5	2	1	8	51
Tofield	67A	R	74	80	2	156	290
"	67B	R	75	76	.....	151	261
Bathgate	68	R	7	12	.....	19	57
Togo	69	R	90	11	.....	101	134
Old Vegreville	70	R	49	11	.....	60	131
Imperial	71	R	34	21	3	58	84
Ranfurly	72	R	62	51	.....	113	183
Aplomb	73	R	21	5	.....	26	44
Martins	74	R	26	14	.....	40	93
Holmdene	75	R	37	5	1	43	110
Amisk Creek	76	R	16	11	.....	27	55
Bardo	77	R	40	2	.....	42	53
Katchemut	78	R	38	0	.....	38	53
Woodlawn	79	R	15	10	.....	25	48
Spilsted	80	R	8	0	.....	8	24
Hay Lake	81	R	61	33	1	95	157
Miquelon	82	R	8	5	.....	13	93
Kingman	83	R	43	17	.....	60	154
Dodds	84	R	6	3	.....	9	74
Ryley	85A	R	39	23	.....	62	159
"	85B	R	56	21	.....	77	165
Holden	86A	R	104	92	.....	196	257
"	86B	R					
North Bruce	87	R	15	9	.....	24	103
Lornedale	88	R	83	5	.....	88	160
Totals—Totaux	102	.....	5,103	2,643	52	7,798	13,191

Majority for / Majorité pour } **Arthur Moren Boutillier, 2,460.**

WETASKIWIN. Population—1921, 34,737.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Homer Russell.	Stanley Gilbert Tobin.	Daniel Webster Warner.			
Hickling	1	R	10	6	27	.....	43	73
Drake	2	R	4	11	28	.....	43	75
Clive	3	R	33	47	72	.....	152	229
Turville	4	R	6	4	24	.....	34	151
Central	5	R	4	7	23	.....	34	78
Lacombe South (Sud)..A-Mac	6	R	30	64	6	1	101	183
" " ...M-Z	6	R	13	48	11	.....	72	152
Lacombe North (Nord)...A-K	7	R	82	112	18	.....	212	294
" " ...L-Z	7	R	64	141	14	1	220	310
Mountain Grove	8	R	5	16	13	.....	34	59
Spruceville	9	R	3	8	13	.....	24	42
Woody Nook	10	R	1	5	28	.....	34	48
Gull Lake	11	R	0	6	0	.....	6	36
Bentley	12	R	25	57	16	.....	98	143
Stephenson	13	R	2	13	22	.....	37	83
Sunset Hill	14	R	2	4	34	.....	40	109
Tiami	15	R	0	1	3	.....	4	17
Buster Creek	15A	R	9	3	3	.....	15	24
Washington Heights	16	R	8	2	5	.....	15	70
Gimlet	17	R	4	6	10	.....	20	66
Benjamin	18	R	14	2	4	.....	20	71
Calkin's Valley	19	R	0	14	17	.....	31	80
Centre View	20	R	1	1	8	.....	10	42
Outlet	21	R	5	4	7	.....	16	81
Sunney Crest	22	R	5	6	16	.....	27	45
Lincoln	23	R	2	3	11	.....	16	54
West Branch	24	R	2	10	4	.....	16	40
Arbordale	25	R	8	12	10	.....	30	30
Milton	26	R	14	4	9	1	28	61
Morningside	27	R	3	10	24	.....	37	56
Birch Lake	28	R	6	5	25	.....	36	53
Westling	29	R	2	5	43	.....	50	83
Nebraska	30	R	1	4	30	.....	35	57
Gadsby Lake	31	R	2	4	22	.....	28	59
Manfred	32	R	0	10	15	.....	25	69
Calumet	33	R	0	4	46	.....	50	71
Eureka	34	R	0	2	38	.....	40	67
Concord	35	R	1	2	16	.....	19	47
Magic	36	R	2	12	31	.....	45	65
Seafield	37	R	0	1	28	.....	29	67
Ponoka South (Sud)	38	R	56	80	15	.....	151	198
" North (Nord)	38A	R	84	88	28	.....	200	240
Hospital poll	39	R	43	31	33	.....	107	160
Grand Meadow	40	R	0	8	19	.....	27	53
Iowalta	41	R	1	0	19	.....	20	66
Lochinvar	42	R	1	4	13	.....	18	43
Meadow Brook	43	R	1	6	23	.....	30	84
Rose	44	R	4	1	5	.....	10	44
Wooddale	45	R	5	1	5	2	13	64
Rimbey	46	R	78	51	7	.....	136	214
Potter Creek	47	R	3	3	5	.....	11	50
Leedale	48	R	10	0	11	.....	21	81
Willesden Green	49	R	9	2	3	.....	14	37
Lavesta	50	R	5	4	2	.....	11	78
Blindman Valley	51	R	4	2	5	.....	11	48
Monta Vista	52	R	2	6	6	.....	14	46
Buck Horn	53	R	1	1	8	.....	10	38
Park Springs	54	R	2	2	7	.....	11	28
Bismark	55	R	0	3	24	.....	27	32
Dakota	56	R	6	1	18	.....	25	39
Fertile Forest	56A	R	0	2	20	.....	22	39
Ferrybank	57	R	1	1	7	.....	9	44
Sharphead	58	R	2	3	30	.....	35	55
Hazel Hill	59	R	1	0	20	.....	21	32
Arbor Park	60	R	0	4	39	.....	43	80

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Homer Russell	Stanley Gilbert Tobin.	Daniel Webster Warner.			
Eastside	61	R	5	4	33	1	43	68
Climax	62	R	0	2	40	.....	42	62
Asker	63	R	3	2	49	1	55	75
Water Glen	64	R	2	11	31	.....	44	72
Schultz	65	R	0	44	2	.....	46	87
Poplar Bluff	66	R	1	7	3	.....	11	44
Star	67	R	4	10	33	.....	47	68
Rosebriar	68	R	4	6	17	.....	27	27
Battle Lake East (East)	69	R	2	13	27	.....	42	72
Manito	70	R	7	13	9	.....	29	85
Brooks	71	R	5	0	34	.....	39	83
Glen Fallow	72	R	0	2	7	.....	9	22
Chesterwold	73	R	0	1	8	.....	9	20
Lundgren	74	R	0	1	9	.....	10	20
Home Glen	75	R	8	2	5	.....	15	32
Springdale	76	R	4	2	2	.....	8	35
Nugent	77	R	7	6	20	.....	33	95
Iola	78	R	3	1	6	.....	10	57
Pendryl	79	R	0	4	20	.....	24	53
Pineville	80	R	7	10	10	.....	27	75
Springdale	81	R	1	2	0	.....	2	10
Richmond	82	R	0	4	1	.....	5	18
Fletcher	83	R	0	6	11	.....	17	46
Hayhurst	84	R	7	5	6	2	20	68
Anthony Hill	85	R	0	1	20	.....	21	36
Twin Creek	86	R	6	6	30	.....	42	74
Wetaskiwin West (Ouest)..A-G	87	R	133	56	17	.....	206	266
" " .H-O	87A	R	122	56	14	.....	192	236
" " ..P-Z	87B	R	126	60	13	3	202	708
Bears Hill	88	R	8	14	13	.....	35	69
Bulyea	89	R	1	8	19	2	30	38
Angus Ridge	90	R	5	8	17	.....	30	53
Cherry Grove	91	R	9	19	11	.....	39	52
Battle River	92	R	1	2	9	.....	12	39
Haultain	93	R	0	1	26	.....	27	41
Hoover	94	R	1	0	7	.....	8	36
Verdun	95	R	1	3	23	.....	27	60
Bittern Lake	96	R	12	3	8	.....	23	36
Roseland	97	R	11	0	22	.....	33	54
Gwynne	98	R	5	9	4	.....	18	30
Nashville	99	R	6	10	22	.....	38	63
Weiler	100	R	11	2	9	.....	22	37
John Knox	101	R	5	21	13	.....	39	52
Wetaskiwin East (Est) .....A-J	102	R	55	37	18	.....	110	113
" " ....K-Z	102A	R	61	58	22	3	144	207
Pleasant Prairie	103	R	13	42	6	.....	61	103
Peace Hills	104	R	11	16	13	.....	40	57
Brightview	105	R	4	5	9	.....	18	31
Bigstone	106	R	4	22	7	.....	33	58
Lone Ridge	107	R	2	17	40	.....	59	93
Rapid Creek	108	R	0	8	10	.....	18	26
Faluan	109	R	2	30	23	.....	55	77
Pigeon Valley	110	R	3	16	4	.....	23	42
South Pigeon Lake	111	R	5	13	3	.....	21	49
Battle Lake West (Ouest)	112	R	5	10	0	.....	15	29
Seattle	113	R	7	8	17	.....	32	116
Buck Lake	114	R	3	1	10	.....	14	53
Wenham Valley	115	R	13	9	3	.....	25	52
Yeoford	116	R	5	2	1	.....	8	25
Spring Hill	117	R	16	14	0	.....	30	41
Bonnie Glen	118	R	8	5	2	1	16	35
Patience	119	R	2	5	9	.....	16	22
Grandview	120	R	4	8	8	.....	20	46
Porto Bello	121	R	0	5	4	.....	9	26
West Liberty	122	R	6	9	10	.....	25	38

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Homer Russell.	Stanley Gilbert Tobin.	Daniel Webster Warner.			
Hillside	123	R	4	7	25	.....	36	58
Larch Tree	124	R	20	42	16	1	79	96
Wang	125	R	5	17	53	.....	75	97
Crooked Lake	126	R	1	6	36	.....	43	70
Harvest Home	127	R	5	9	6	.....	20	34
Hay Lake South (Sud)	128	R	3	16	3	.....	22	74
Yule Meadow East (Est)	129	R	1	7	8	.....	16	42
" South (Est)	130	R	4	15	5	.....	24	63
Coal Lake	131	R	0	15	21	.....	36	84
Fredricksheim	132	R	5	26	4	.....	35	75
Millet	133	R	23	95	31	.....	149	211
Kavanagh	134	R	4	51	2	1	58	90
Millet West (Ouest)	135	R	12	33	0	.....	45	71
O'Mara	136	R	9	14	16	.....	39	88
Blondheim	137	R	3	11	15	.....	29	52
Canyon Creek	138	R	2	10	0	.....	12	19
Buford	139	R	2	13	37	.....	52	98
Dnipro	140	R	0	26	1	.....	27	27
Stones Corner South (Sud)	141	R	0	8	4	.....	12	54
Kegstone	142	R	0	5	6	.....	11	39
Liberton	143	R	0	4	1	.....	5	10
Berrymoor	144	R	1	11	5	.....	17	28
Lindale	145	R	1	6	26	.....	33	65
Warburg	146	R	4	6	17	.....	27	46
Stones Corner	147	R	5	14	13	.....	32	43
Thorsby	148	R	0	33	1	.....	34	92
Ohrnville	149	R	12	9	31	.....	52	101
Conjuring Creek	150	R	4	19	32	.....	55	118
Michigan Centre	151	R	5	30	7	.....	42	111
Kavanagh North (Nord)	152	R	2	52	5	.....	59	82
Parkdale	153	R	0	65	0	.....	65	65
Yule Meadow North (Nord)	154	R	1	21	1	.....	23	41
Hay Lake North (Nord)	155	R	3	11	15	.....	29	81
New Serepta	156	R	5	73	10	.....	88	173
Plante East (Est)	157	R	3	42	3	2	50	79
" West (Ouest)	158	R	19	41	7	.....	67	93
Leduc	159	R	77	90	31	1	199	261
"	159A	R	80	94	30	2	206	254
" West (Ouest)	160	R	2	47	8	.....	57	83
Dahlgreen	161	R	1	47	24	.....	72	87
Calmar	162	R	10	12	14	.....	36	123
" West (Ouest)	163	R	9	9	26	.....	44	122
Fruitland	164	R	1	14	7	.....	22	51
Telfordville	165	R	8	12	32	.....	52	65
Rainier	166	R	1	7	8	.....	16	27
Genessee	167	R	4	19	8	.....	31	51
Pemburton Hill	168	R	3	2	5	.....	10	24
Strawberry	169	R	5	20	2	.....	27	43
Calmar North (Nord)	170	R	3	14	8	.....	25	57
Halicz	171	R	5	17	25	1	48	81
Sprucedale	172	R	18	30	22	.....	70	110
Great West	173	R	5	18	17	.....	40	104
Beaumont	174	R	25	113	9	1	148	175
Charest	175	R	0	25	2	.....	27	53
Bartletville	176	R	3	9	7	.....	19	42
Looma Vista	177	R	1	10	5	.....	16	51
Franklin	178	R	6	5	4	.....	15	33
Fultonvale	179	R	10	3	2	.....	15	68
Wimbledon	180	R	5	6	4	.....	15	54
Sandy Lake	181	R	4	32	14	.....	50	95
Otoskwan	182	R	9	7	13	1	30	101
White Mud	183	R	4	10	17	.....	31	103
Rabbit Hills	184	R	8	5	14	.....	27	86
Oliver	185	R	9	6	13	.....	28	91
Mill Creek	186	R	5	5	12	.....	22	113

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	Charles Homer Russell.	Stanley Gilbert Tobin.	Daniel Webster Warner.			
Colchester	187	R	12	8	14	1	35	131
Hillsdale	188	R	8	4	2	.....	14	38
Douglas	189	R	0	3	9	.....	12	20
Garden	190	R	10	18	13	.....	41	57
Salisbury	191	R	19	2	41	1	63	108
East Edmonton South (Sud)	192	R	39	22	19	1	81	131
Grossdale	193	R	6	17	5	.....	28	68
East Edmonton North (Nord)	194	R	32	8	37	.....	77	125
Clover Bar	195	R	22	13	65	.....	100	181
North Clover Bar and Bremner	196	R	17	17	53	.....	87	131
East Clover Bar	197	R	5	5	38	.....	48	83
Beaver Hill	198	R	9	4	14	.....	27	53
Totals—Totaux	207	.....	2,121	3,429	3,201	31	8,782	16,350

Majority for / Majorité pour **Stanley Gilbert Tobin** over (sur) **Daniel Webster Warner, 228.** / **Charles Homer Russell, 1,308.**

YUKON TERRITORY.

TERRITOIRE DU YUKON.

YUKON. Population—1921, 4,157.

Polling Divisions. — Arrondissements de scrutin.			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots. — Bulletins rejetés.	Total vote. — Vote total.	Voters on list. — Electeurs sur la liste.
Name—Nom.	No.	Urban or rural. — Urbain ou rural.	George Black.	Robert Lowe.			
Forty Mile	1	R	7	2	.....	9	14
Dawson	2A	R	122	80	2	204	465
"	2B	R	117	87	3	207	
Glacier	3	R	10	6	.....	16	17
Sunnydale	4	R	9	9	.....	18	29
Lower Bonanza	5	R	19	8	.....	27	26
Upper Bonanza	6	R	13	10	.....	23	26
Quartz	7	R	9	8	.....	17	25
Scroggie	8	R	6	6	.....	12	21
Stewart River	9	R	6	4	.....	10	18
Thistle	10	R	6	3	.....	9	20
Bear Creek	11	R	28	17	.....	45	57
Hollenbeck	12	R	4	4	.....	8	17
Sulphur Creek	13	R	3	8	.....	11	13
Gold Bottom	14	R	16	5	.....	21	35
Upper Dominion	15	R	8	7	.....	15	33
Lower Dominion	16	R	25	14	.....	39	46
Kayo Landing	17	R	50	31	1	82	105
Minto Bridge	18	R	21	1	.....	22	16
Hoffman	19	R	7	3	.....	10	16
Meno City	20	R	55	32	.....	87	97
Werneke Camp	21	R	54	25	.....	79	92
Selkirk	22	R	9	2	1	12	35
Carmacks	23	R	4	9	.....	13	22
White Horse	24	R	102	104	1	207	295
Carcross	25	R	32	23	1	56	81
Totals—Totaux	26	.....	742	508	9	1,259	1,621

Majority for / Majorité pour } **George Black, 234.**

PART III

LIST OF RETURNING OFFICERS FOR FIFTEENTH GENERAL ELECTION

PARTIE III

LISTE DES OFFICIERS-RAPPORTEURS POUR LA QUINZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE

LIST OF RETURNING OFFICERS

LISTE DES OFFICIERS-RAPPORTEURS

ONTARIO

Electoral Districts. / Districts électoraux.	Returning Officers. / Officiers-rapporteurs.	Occupation.	Residence.
Algoma East	William Rowan	Lumberman	Blind River.
Algoma West	William Hallam	Decorator	Sault Ste. Marie.
Brant	Allan Kneale	Insurance	Burford.
Brantford City	Martin W. McEwen	Barrister	Brantford.
Bruce North	Hugh Archibald McGillivray	General Merchant	North Bruce P.O.
Bruce South	William McDonald	Publisher	Chesley.
Carleton	N. M. Lindsay	Farm Implement Agent.	Westboro.
Dufferin-Simcoe	John Park	Agent	Orangeville.
Durham	James Frederick Fletcher Rosevear.	Gentleman	Port Hope.
Elgin West	William Patton	Farmer	Dutton.
Essex East	Ernest U. Dugal	Municipal Clerk	Tecumseh.
Essex South	John Elliott Donaldson	Merchant	Kingsville.
Essex West	Damien Gourd	Insurance Broker	Windsor.
Fort William	John R. Wells	Agent	Fort William.
Frontenac-Addington	Samuel Jamieson	Insurance Agent	Battersea.
Glengarry	Thomas John Gormely	Insurance Agent	Alexandria.
Grenville-Dundas	Alexander B. Lawrence	Merchant	Spencerville.
Grey North	Roland Patterson	Insurance	Owen Sound.
Grey Southeast	Walter Hastie	Farmer	Holstein.
Haldimand	Solomon O. Winger	Farmer	Hagersville.
Halton	Fred D. Dewar	Accountant	Milton.
Hamilton East	William M. Brandon	Barrister	Hamilton.
Hamilton West	Henry Carpenter	Barrister	Hamilton.
Hastings-Peterborough	John Smith Marshall		Stirling.
Hastings South	Charles A. Cameron	Barrister	Belleville.
Huron North	Charles Albert Nairn		Goderich.
Huron South	D. Fred McGregor	Farmer	Seaforth.
Kenora-Rainy River	K. C. Grimshaw	Real estate agent	Rainy River.
Kent	M. Huffman	Barrister	Blenheim.
Kingston City	Henry F. Mooers	Manager	Kingston.
Lambton East	William Garfield Connolly	Farmer	Watford.
Lambton West	J. Ray Donahue	Barrister	Sarnia.
Lanark	Robert Wilson	Publisher	Lanark.
Leeds	R. M. Shirreff	Insurance	Brockville.
Lincoln	David Watson	Insurance Agent	St. Catharines.
London	Gordon Tennant	Barrister	London.
Middlesex East	Charles O. Luton	Gentleman	Belmont.
Middlesex West	Duncan A. Campbell	Farmer	Appin.
Muskoka-Ontario	Harmon Edmund Rice		Huntsville.
Nipissing	Wilfrid Aubry	Insurance Agent	North Bay.
Norfolk-Elgin	Chas. E. Eaid	Veterinary Surgeon.	Simcoe.
Northumberland	Joseph Nelson Stone	Agent	Campbellford.
Ontario	Ralph Mowbray	Farmer	Brooklin.
Ottawa	Harold D. McCormick	Barrister	Ottawa.
Oxford North	Hugh Allan	Clerk	Drumbo.
Oxford South	C. H. Denton	Insurance Agent	Tillsonburg.
Parkdale	Cecil Carrick	Barrister	Toronto.
Parry Sound	H. D. Wing	Manager	Parry Sound.
Peel	Benjamin Petch	Farmer	Brampton.
Perth North	Fred Armstrong	County Clerk	Stratford.
Perth South	A. D. Cameron	Insurance Agent	Mitchell.
Peterborough West	Capt. Sidney Whatley		Peterborough.
Port Arthur-Thunder Bay	James W. Flatt	Farmer	Port Arthur.
Prescott	J. A. Godbout	Agent	Hawkesbury.
Prince Edward-Lennox	Milton Storms	Insurance	Picton.
Renfrew North	Thomas H. Moffatt	Contractor	Pembroke.
Renfrew South	Charles K. Grigg		Renfrew.
Russell	Lawrence Leslie Dunning	Merchant	Cumberland.
Simcoe East	Thomas Wellington Duncan	Retired Gentleman.	Midland.
Simcoe North	D. G. Bell	Publisher	Stayner.
Stormont	Willis O. Sheets		Farran's Point.
Timiskaming North	Ben. Rothschild	Merchant	Cochrane.
Timiskaming South	C. A. Byam	Adjustor	New Liskeard.

ONTARIO—*Con.*

Electoral Districts. — Districts électoraux.	Returning Officers. — Officiers-rapporteurs.	Occupation.	Residence.
Toronto East	Robert A. Allen	Real Estate Agent	Toronto.
Toronto East Centre	William H. Bemrose	Marine Inspector	Toronto.
Toronto-High Park	Donald James Sinclair	Realtor	Toronto.
Toronto Northeast	W. L. Cuttell	Office Manager	Toronto.
Toronto Northwest	J. F. Boyd	Contractor	Toronto.
Toronto Scarborough	Frank N. Walker	Physician	Toronto.
Toronto South	John Caslor	Merchant	Toronto.
Toronto West Centre	Thomas Gillies	Gentleman	Toronto.
Victoria	James B. Begg	Foreman	Lindsay.
Waterloo North	Andrew W. Feick	Gentleman	Kitchener.
Waterloo South	J. M. Jamieson	Barrister	Galt.
Welland	Geo. A. Porter	Bond Agent	Welland.
Wellington North	J. H. Shannon	Barrister	Harriston.
Wellington South	Alexander A. McTavish	Barrister	Guelph.
Wentworth	B. E. Thompson	Physician	Stony Creek.
York North	Kenneth N. Robertson	Insurance Agent	Newmarket.
York South	Lyman Andrew Kennedy	Farmer	Agincourt.
York West	Jas. Armstrong	Insurance Agent	Mount Dennis.

QUEBEC

Argenteuil	Gaëtan Valois, N.P.		Lachute.
Bagot	Edouard Prévost	Entrepreneur	Acton Vale.
Beauce	F. G. Fortier, N.P.		Beauceville.
Beauharnois	Solime A. Brodeur	Protonotaire	Valleyfield.
Bellechasse	P. J. Ruel, N.P.		Saint-Charles.
Berthier-Maskinongé	J. A. Ferron, N.P.		Louiseville.
Bonaventure	E. J. Stewart Verge	Registrar	Carleton Centre.
Brome-Missisquoi	Ralph F. Stockwell, K.C.		Cowansville.
Chambly-Verchères	Léonide Robert	Avocat	Montreal.
Champlain	Arthur Lefebvre	Avocat	Grand'Mère.
Charlevoix-Saguenay	Emile Cimon	Deputé Régistrateur.	Baie St-Paul.
Châteauguay-Huntingdon	Edmour McGowan	Registrar	Sainte-Martine.
Chicoutimi	A. Savard	Protonotaire	Chicoutimi.
Compton	J. Hilaire Aubin	Marchand	East Angus.
Dorchester	Dr. E. Vézina	Régistrateur	Sainte-Hénédine.
Drummond-Arthabaska	J. Girouard	Shérif	Arthabaskaville.
Gaspé	James T. Tuzo	Shérif	Percé.
Hull	L. de G. Raby	Régistrateur	Hull.
Joliette	Osias Guilbault	Régistrateur	Joliette.
Kamouraska	L. A. Dupuis, N.P.		Ste-Anne-de-la-Pocatière.
Labelle	Albert Boulais, N.P.		Papineauville.
Lake St. John	Georges Levesque	Shérif	Roberval.
Laprairie-Napierville	Paul Boucher, N.P.		Laprairie.
L'Assomption-Montcalm	E. Forest, N.P.		L'Epiphanie.
Laval-Deux Montagnes	Pascal A. Longpré	Régistrateur	Ste-Rose-de-Laval.
Lévis	Joseph Arthur Carrier	Régistrateur	Lévis.
L'Islet	J. N. Bernier, N.P.	Régistrateur	St-Jean-Port-Joli.
Lotbinière	Joseph Bédard		Ste-Croix.
Matane	Raoul Fafard	Avocat	Matane.
Mégantic	Alyre Roberge	Régistrateur	Inverness.
Montmagny	Jos. C. Lislois	Shérif	Montmagny.
Nicolet	J. Wilfrid Denis	Régistrateur	Nicolet.
Pontiac	Edward Davis	Contractor	Fort Coulonge.
Portneuf	Geo. Rinfret	Régistrateur	Cap Santé.
Québec-Montmorency	Dr. J. F. Belleau		Ancienne Lorette.
Québec Est	Arthur E. Simard	Notaire Public	Québec.
Québec Sud	Maxime Morin, K.C.		Québec.
Québec Ouest	J. P. Cantin, N.P.		Québec.
Richelieu	J. W. Martel, N.P.		Sorel.
Richmond-Wolfe	J. E. Guillemette		Danville.
Rimouski	Chas. D'Anjou	Avocat	Rimouski.
St-Hyacinthe-Rouville	Jos. L. Cormier	Shérif	Saint-Hyacinthe.
St-Jean-Iberville	André Régnier	Avocat	Saint-Jean.
Shefford	Robert R. Bachand, N.P.		Waterloo.
Sherbrooke	J. Arthould Lazure	Deputy Sheriff	Sherbrooke.
Stanstead	J. Aimé Laroche	Régistrateur	Coaticook.
Témiscouata	L. Robert Grandmaison	Voyageur de commerce.	Cacouna.

QUEBEC—*Con.*

Electoral Districts. / Districts électoraux.	Returning Officers. / Officiers-rapporteurs.	Occupation.	Residence.
Terrebonne	J. A. Théberge	Régistrateur	St-Jérôme.
Trois-Rivières-St-Maurice	F. Fournier	Régistrateur	Trois-Rivières.
Vaudreuil-Soulanges	J. N. Legault, N.P.		Vaudreuil.
Wright	Edmond Joanis	Municipal Clerk	Maniwaki.
Yamaska	Louis Verroneau, N.P.	Régistrateur	St-Michel d'-Yamaska.

ISLAND OF MONTREAL

Cartier	Al. Lesser		Westmount.
Hochelaga	Omer Legrand	Avocat	Montréal.
Jacques-Cartier	J. Edmond Gagnon	Avocat	Lachine.
Laurier-Outremont	Eugene Beaulac		Outremont.
Maisonneuve	J. Emile Lacombe	Commis	Montréal.
Mount Royal	J. H. Lauer		Montreal.
St. Ann	J. Edward Gallery		Montreal.
St. Antoine	T. M. Casey		Montreal.
St-Denis	Clovis Laporte, C.R.	Avocat	Montréal.
St-Henri	Frs. Xavier Bourduas	Marchand	Montréal.
St-Jacques	Geo. Richer		Montreal.
St. Lawrence-St-George	John G. Ahern	Advocate	Montreal.
Ste-Marie	C. A. Goyette	Avocat	Montréal.

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE

Antigonish-Guysborough	Chas. W. Taylor		Cooks Cove.
Cape Breton North-Victoria	M. E. McKay		Baddeck.
Cape Breton South	George E. Ingraham		Sydney.
Colchester	Harry C. Mackay		Truro.
Cumberland	R. R. Murray	Sheriff	Amherst.
Digby-Annapolis	J. Havelock Edwards		Annapolis Royal.
Halifax	H. G. Bauld		Halifax.
Hants-Kings	Fred J. Porter	Sheriff	Kentville.
Inverness	J. D. Doucet	"	Port Hood.
Pictou	J. Simpson Harris		Pictou.
Queens-Lunenburg	John H. Creighton		Lunenburg.
Richmond-West Cape Breton	Alexander E. Morrison		Point Tupper.
Shelburne-Yarmouth	Robert Irwin		Shelburne.

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK

Charlotte	E. McLennan Balkam		St. Stephen.
Gloucester	A. J. Meahan	High Sheriff	Bathurst.
Kent	Basil J. Johnson	Sheriff	Richitucbo.
Northumberland	Wm. A. Skidd	High Sheriff	Chatham.
Restigouche-Madawaska	Stanislas Blanchard	High Sheriff	Dalhousie.
Royal	James R. McLean		Sussex.
St. John-Albert	John Charlton Berrie	Broker	St. John.
Victoria-Carleton	Albion R. Foster	High Sheriff	Woodstock.
Westmorland	I. Newton Killam	Sheriff	Dorchester.
York-Sunbury	John B. Hawthorne	"	Fredericton.

MANITOBA

Brandon	Arthur Gordon Buckingham		Brandon.
Dauphin	James Norton		Dauphin.
Lisgar	Gilbert Ernest Davidson		Manitou.
Macdonald	A. M. Messner		Mariapolis.
Marquette	Alexander Menzies		Shoal Lake.
Neepawa	James A. Dempsey		Neepawa.
Nelson	Edwin William McDonald		Swan River.
Portage la Prairie	Herbert J. J. Smith		Portage la Prairie.
Provencher	Arthur Hébert		St-Pierre.
Selkirk	Samuel George Sims		Stonewall.

MANITOBA—*Con.*

Electoral Districts. / Districts électoraux.	Returning Officers. / Officiers-rapporteurs.	Occupation.	Residence.
Souris	Richard Murray		Lyleton.
Springfield	Alexander McBeth Matheson		East Kildonan.
St. Boniface	William Henry Walsh		Winnipeg.
Winnipeg North	Joseph K. Morton		"
Winnipeg North Centre	Samuel Louis Portigal		"
Winnipeg South	Jabez Bowen Hugg		"
Winnipeg South Centre	J. Campbell Broadfoot		"

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE BRITANNIQUE

Cariboo	James Henry Wilson	Gentleman	Kamloops.
Comox-Alberni	Peter L. Anderton, N.P.		Courtenay.
Fraser Valley	Robert Marshall	Gentleman	Chilliwack.
Kootenay East	Walter A. Nisbet	Barrister	Cranbrook.
Kootenay West	James Hingston Doyle	Sheriff	Nelson.
Nanaimo	Hugh A. McMillan	Insurance Agent	Nanaimo.
New Westminster	Robert McBeth Edgar	Real Estate Agent	Burnaby.
Skeena	Edward Hampden Mortimer	Broker	Prince Rupert.
Vancouver-Burrard	John Howard Forester	Accountant	Vancouver
Vancouver Centre	Alexander Daniel MacLean	Insurance representative.	Vancouver.
Vancouver North	Samuel Augustus McMorran	Retired merchant	Lynn Creek.
Vancouver South	George Valentine Fraser	Broker	Point Grey, Vancouver.
Victoria	Hugh Alan Maclean	Barrister	Victoria.
Yale	Wellington Clifton Kelley	Solicitor	West Summerland

PRINCE EDWARD ISLAND—ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Kings	C. Herbert Poole	Gentleman	Lower Montagne.
Prince	John Robert MacDonald	Former sheriff	Kensington.
Queens	John G. McFayden		Charlottetown.

SASKATCHEWAN

Assiniboia	Donald Dunbar		Estevan.
North Battleford	Bernard Phillips		North Battleford.
Humboldt	Frank I. Hauser		Humboldt.
Kindersley	Andrew A. Parker		Eston.
Last Mountain	Sidney A. Brown		Punnichy.
Long Lake	Dr. Hugh Gillis		Bethune.
Mackenzie	John E. Harris		Wadena.
Maple Creek	Chas. R. Evans		Piapot.
Melfort	Hugh Allan McEwen		Melfort.
Melville	William A. Nichol		Saltcoats.
Moose Jaw	E. Murray Thomson		Moose Jaw.
Prince Albert	George L. Dempster		Prince Albert.
Qu'Appelle	James A. McCowan		Summerberry.
Regina	P. Meudell Anderson		Regina.
Rosetown	Ben. T. Kaiser		Harris.
Saskatoon	C. Locke Durie		Saskatoon.
South Battleford	James Neilson Forrest		Wilkie.
Swift Current	J. E. Friesen		Swift Current.
Weyburn	Reginald Eidsness		Radville.
Willow Bunch	Jos. L. Doutre		Gravelbourg.
Yorkton	Robert Spice		Yorkton.

ALBERTA

Acadia	C. N. Tingle	Real Estate	Hanna.
Athabaska	Isaac Gagnon		Donatville.
Battle River	Wm. John Shortreed	Barrister	Hardisty.
Bow River	Col. Leo Geo. Casewell	Barrister	Drumheller.
Calgary East	Gregory A. Trainor	Barrister	Calgary.
Calgary West	Thos. A. Wright	Physician	Calgary.

ALBERTA—*Con.*

Electoral Districts. / Districts électoraux.	Returning Officers. / Officiers-rapporteurs.	Occupation.	Residence.
Comrose	Chas. Vincent Bennett	Barrister	Stettler.
Edmonton East	Irving B. Howatt	Barrister	Edmonton.
Edmonton West	Jos. Driscoll	Sporting Goods	Edmonton.
Lethbridge	David Horton Elton, K.C.		Lethbridge.
Macleod	Neil Nicholson	Gentleman	Granum.
Medicine Hat	John Alfred King	Merchant	Medicine Hat.
Peace River	Edward Henry Sheppard	Farmer	Beaver Lodge.
Red Deer	Absalom Clark Bury	Barrister	Olds.
Vegreville	R. E. Harrison	Druggist	Lamont.
Wetaskiwin	Nerls Anderson Johnson	Veterinary Surgeon.	Wetaskiwin.

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON

Yukon	Duncan C. Robertson	Miner	Dawson City.

PART IV

LIST OF CANDIDATES

NAMES, ADDRESSES AND OCCUPATIONS OF CANDIDATES
AS GIVEN IN THE NOMINATION PAPERS WITH THE
NUMBER OF VOTES CAST FOR EACH

PARTIE IV

LISTE DES CANDIDATS

NOMS, ADRESSES ET MÉTIERS OU PROFESSIONS DES CANDIDATS
TELS QUE DONNÉS DANS LES BULLETINS DE PRÉSENTATION
AVEC LE NOMBRE DES VOTES DÉPOSÉS
POUR CHACUN

LIST OF CANDIDATES—LISTE DES CANDIDATS

ONTARIO

ALGOMA EAST—George Brecken Nicholson, Chapleau, lumberman, (6,209); John Carruthers, Little Current, medical practitioner (5,665).

ALGOMA WEST—Thomas Edward Simpson, Sault Ste Marie, merchant (6,767); Thomas John McCauley, Sault Ste Marie, broker (3,574).

BRANT—Franklin Smoke, Paris, barrister (4,151); Edgar Howard Standing, Burford R. R. No. 2, farmer (3,173).

BRANTFORD CITY—Robert Edwy Ryerson, Brantford, merchant (7,395); William Gawtress Raymond, Brantford, gentleman (4,952).

BRUCE NORTH—James Malcolm, Kincardine, manufacturer (3,839); Hugh Clark, Kincardine, journalist (3,646); Nathan Stevenson Landon, Lion's Head, R.R. No. 1, farmer (2,351).

BRUCE SOUTH—Walter Allan Hall, Walkerton, physician (3,965); Frederick William Lippert, Walkerton, marble dealer (3,362); John Walter Findlay, R.R. No. 1, Elmwood, farmer (2,128).

CARLETON—William Foster Garland, 420 Parkdale Avenue, Ottawa, druggist (7,757); Mortimer Newton Cummings, Main street, Westboro, manufacturer (5,748).

DUFFERIN-SIMCOE—William Earl Rowe, Newton Robinson, farmer (8,942); Robert John Woods, Corbetton, R.R. No. 2, farmer (5,936).

DURHAM—Fred. Wellington Bowen, Newcastle, farmer (7,020); Hon. Charles Vincent Massey, Canton, gentleman (6,074).

ELGIN WEST—Hugh C. McKillop, West Lorne, manufacturer (8,360); George Henry Sloggett, St. Thomas, railway engineer (6,535).

ESSEX EAST—Raymond Morand, 1032 Ouellette Avenue, Windsor, physician (6,052); Edmond George Odette, Tilbury, manufacturer (5,855).

ESSEX SOUTH—Eccles James Gott, Amherstburg, real estate broker (6,851); Rt. Hon. George Perry Graham, Brockville, journalist (6,017).

ESSEX WEST—Sidney Cecil Robinson, Walkerville, manufacturer (11,029); Edward Blake Winter, 1122 Victoria avenue, Windsor (8,508).

FORT WILLIAM—Hon. Robert James Manion, Fort William, physician (6,205); DeWitt Clinton Garver, Paipoonge township, farmer (2,830).

FRONTENAC-ADDINGTON—Hon. John Wesley Edwards, Sydenham, physician (7,322); William Samuel Reed, Verona, farmer (4,554).

GLENGARRY—Archibald John Macdonald, North Lancaster, general merchant (2,785); Angus McGillis, Williamstown, farmer and drover (2,628); John Wilfrid Kennedy, Apple Hill, R.R. No. 2, farmer (2,519).

GRENVILLE-DUNDAS—Arza Clair Casselman, Prescott, barrister (8,175); William Garnet Anderson, Kemptville, manufacturer (5,221).

GREY NORTH—Matthew Robert Duncan, Owen Sound, merchant (6,861); Dougall Carmichael, Collingwood township, farmer (6,415).

GREY SOUTHEAST—Agnes C. MacPhail, Ceylon, farmer (6,652); Lewis G. Campbell, Markdale, dentist (5,245).

HALDIMAND—Mark Cecil Senn, Caledonia, farmer (5,415); Thomas Marshall, Dunnville, gentleman (4,266).

HALTON—Robert King Anderson, Milton, physician (6,775); Duncan Campbell, Moffat, farmer-lumberman (5,424).

HAMILTON EAST—Hon. Sydney Chilton Mewburn, 65 Markland street, Hamilton, barrister (15,669); Samuel Lawrence, 84 Cameron avenue, Hamilton, stone-cutter (2,286); John Newlands, 111 Carrick avenue, Hamilton, commercial traveller (2,205).

HAMILTON WEST—Charles William Bell, K.C., 17 Homewood avenue, Hamilton, barrister (13,875); George Alexander Gow, 80 Stanley avenue, Hamilton, merchant (2,651).

HASTINGS-PETERBOROUGH—Alexander Thomas Embury, Bancroft, physician (6,511); George Arthur Brethen, Norwood, R.R. No. 1, farmer (3,747).

HASTINGS SOUTH—William Ernest Tummon, Tweed, superintendent (10,448); Charles Edward Hanna, Belleville, hardware merchant (7,837).

HURON NORTH—John Warwick King, Bluevale, farmer (5,340); George Spotton, Wingham, teacher (5,170).

HURON SOUTH—Thomas McMillan, R.R. No. 2, Seaforth, farmer (4,947); Johnathan Joseph Merner, Seaforth, flaxman (4,694); Robert J. McMillan, Seaforth, retired farmer (1,680).

KENORA-RAINY RIVER—Peter Heenan, Kenora, locomotive engineer (3,898); Harold Arthur Clement Machin, Kenora, barrister-at-law (3,707); Roderick Maclean, Barwick, farmer (762).

KENT—Alexander Dew Chaplin, Chatham, manufacturer (8,396); James Warren Rutherford, Chatham, physician (7,833); John Wesley Ward, Highgate, farmer (4,461).

KINGSTON CITY—Arthur Edward Ross, 217 William street, Kingston, doctor of medicine (6,765); John Murdoch Campbell, 5 Emily street, Kingston, manufacturer (5,004).

LAMBTON EAST—Joseph E. Armstrong, Petrolia, oil producer and farmer (5,611); Burt Wendell Fansher, Florence, farmer (5,522); John Ross Stirrett, 434 Dufferin avenue, London, gentleman (1,061).

LAMBTON WEST—William Thomas Goodison, Sarnia, manufacturer (6,704); Richard Vryling LeSueur, Sarnia, barrister (6,535).

LANARK—Richard Franklin Preston, Carleton Place, physician (7,620); Duncan Herbert Gemmell, Smiths Falls, conductor (4,416).

LEEDS—Hugh Alexander Stewart, Brockville, barrister-at-law (8,931); William Henry Comstock, Brockville, manufacturer (6,689).

LINCOLN—James Dew Chaplin, St. Catharines, manufacturer (12,054); Hamilton Killally Woodruff, St. Catharines, gentleman (5,942).

LONDON—John Franklin White, 504 King street, London, manufacturer (12,260); Edgar Sydney Little, 245 Dufferin avenue, London, wholesale merchant (7,777); John Colbert, 632 Queen's avenue, London, conductor (2,405).

MIDDLESEX EAST—Adam King Hodgins, Lucan, retired farmer (5,220); Cecil Clarkson Ross, Hyde Park, physician (3,155); Archie Latimer Hodgins, Ettrick, farmer (2,518).

MIDDLESEX WEST—John Campbell Elliott, London, barrister (4,926); Allan L. McDougall, Strathroy, farmer (3,548); Thomas Elliott, Township of West Williams, farmer (2,816).

MUSKOKA-ONTARIO—Peter McGibbon, Bracebridge, physician (9,184); Robert Henry Halbert, Uxbridge, retired farmer (5,608).

NIPISSING—Edmond Anthony Lapierre, Sudbury, commercial traveller (9,128); John Ferguson, North Bay, real estate vendor (9,031).

NORFOLK-ELGIN—John Lawrence Stansell, Bayham, farmer (8,145); George David Sewell, Simcoe, retired farmer (7,183).

NORTHUMBERLAND—Milton Edgar Maybee, R.R. No. 6, Trenton, farmer (7,815); Frederick John Slade, Fenella P.O., farmer (6,665).

ONTARIO—Thomas Erlin Kaiser, 45 King street east, Oshawa, physician (7,835); Lawson Omar Clifford, Oshawa, farmer (6,595).

OTTAWA—Stewart McClenaghan, 330 Cooper street, Ottawa, merchant (21,604); John Leo Chabot, 170 Laurier avenue east, Ottawa, physician (21,281); Edgar Rodolphe Eugene Chevrier, 45 Rideau street, Ottawa, barrister-at-law (19,725); Norman Frank Wilson, 128 Wellington street, Ottawa, lumberman (19,165).

OXFORD NORTH—Donald Matheson Sutherland, Woodstock, physician (6,243); Duncan James Sinclair, Woodstock, physician (5,660).

OXFORD SOUTH—Donald Sutherland, Ingersoll, farmer (5,400); James William Innes, Woodstock, farmer (5,200).

PARKDALE—David Spence, 13 O'Hara avenue, Toronto, merchant (14,483); Kenneth A. Christie, 1512 King street west, Toronto, barrister-at-law (5,299).

PARRY SOUND—James Arthurs, Parry Sound, gentleman (5,224); William Robert Mason, Parry Sound, physician (3,922).

PEEL—Samuel Charters, Brampton, publisher (7,047); William Ruston Percival Parker, Cooksville, barrister (6,546).

PERTH NORTH—David McKenzie Wright, Stratford, manufacturer (7,386); Tom Brown, Stratford, barrister-at-law (6,725).

PERTH SOUTH—Frederick George Sanderson, St. Mary's, flax grower (4,455); Robert S. Graham, St. Mary's, farmer (4,041).

PETERBOROUGH WEST—Edward Armour Peck, Peterborough, barrister (9,100); Hon. George Newcombe Gordon, Peterborough, barrister-at-law (7,137).

PORT ARTHUR-THUNDER BAY—William Fitzgerald Langworthy, K.C., 358 Arthur street, Port Arthur, barrister (3,277); John James Carrick, Prince Arthur Hotel, Port Arthur, financial agent (2,424); Isaac Lamont Matthews, 28 Cumberland South, Port Arthur, merchant (2,413); Albert Edward Smith, 329 Runnymede road, Toronto, educationalist (1,363).

PRESCOTT—Gustave Evanturel, Alfred, notaire public (4,198); Joseph Napoléon Coupal, Plantagenet-nord, industriel (2,519); Hiram Horton Kirby, Hawkesbury, dentist (2,387).

PRINCE EDWARD-LENNOX—John Hubbs, Picton, canner (6,435); Edward James Sexsmith, Napanee, gentleman (5,701).

RENFREW NORTH—Ira Delbert Cotnam, Pembroke, physician (5,303); Matthew McKay, Pembroke, dentist (4,529).

RENFREW SOUTH—Martin James Maloney, Eganville, physician (6,336); Hon. Thomas Andrew Low, Renfrew, manufacturer (4,925).

RUSSELL—Alfred Goulet, Bourget, merchant (8,419); Duncan Cameron Merkley, Billing's Bridge, manufacturer (6,328).

SIMCOE EAST—Alfred Burke Thompson, Penetanguishene, barrister (7,658); Manley Chew, Midland, lumberman (6,929).

SIMCOE NORTH—William Alves Boys, Barrie, barrister (6,885); Ernest Charles Drury, Barrie, farmer (6,295).

STORMONT—Charles James Hamilton, Cornwall, physician (5,706); George Ira Gogo, Cornwall, barrister-at-law (5,394).

TIMISKAMING NORTH—John Raymond O'Neill, Timmins, contractor (6,053); Joseph Arthur Bradette, Cochrane, merchant (5,560); Charles Vincent Gallagher, South Porcupine, land surveyor (3,255).

TIMISKAMING SOUTH—Ernest Frederick Armstrong, Cobalt, dentist (5,362); Malcolm Lang, Haileybury, prospector (4,558); Harold Milton Tremaine Welch, Cobalt, telephone repairman (1,882).

TORONTO EAST—Edmond Baird Ryckman, K.C., 44 Walmer Road, Toronto, barrister (17,663); Harold Gerald Farrell, 545 Danforth avenue, Toronto, dentist (4,036).

TORONTO EAST CENTRE—Hon. Edmund Bristol, 179 Beverly street, Toronto, barrister-at-law (8,898); Cecil William Armstrong, 72 Isabella street, Toronto, newspaperman (4,935); John Harold Cascaden, 256 Dundas Crescent, Toronto, physician and surgeon (4,682); John Callahan, 83 Hogarth avenue, Toronto, barrister-at-law (410).

TORONTO-HIGH PARK—Alexander James Anderson, 32 Oakmount road, Toronto, barrister-at-law (15,809); Hon. James Murdock, Ottawa, Minister of Labour (5,465).

TORONTO NORTHEAST—Richard Langton Baker, Toronto, manufacturer and merchant (20,877); Albert Edward Matthews, Toronto, bond dealer (8,073).

TORONTO NORTHWEST—Thomas Langton Church, 98 Binscarth road, Toronto, barrister (16,329); James Gilchrist, 65 Braemore Gardens, Toronto, barrister-at-law (3,106); James Simpson, 91 Indian road, Toronto, manager (1,542); Caroline Sophia Brown, 601 Ossington avenue, Toronto, physician (544); Wallace Cochrane, 73 McFarland avenue, Toronto, broker (104).

TORONTO-SCARBOROUGH—Joseph Henry Harris, 11 Linsmore Crescent, Toronto, director (18,481); Edwin Charles Beer, 2212 Queen street west, Toronto, surgeon (4,281).

TORONTO SOUTH—George Reginald Geary, 184 University avenue, Toronto, barrister (5,895); Claude Bereford Pearce, 100 Inglewood Drive, Toronto, automobile dealer, (2,442); Norman Charles McEachren, 8 Edgar avenue, Toronto, contractor (289).

TORONTO WEST CENTRE—Horatio Clarence Hocken, 5 Garfield avenue, Toronto, publisher (10,514); Joseph Singer, 517 Palmerston Blvd., Toronto, barrister (7,495); Francis Herbert Murphy, 644 Brock avenue, Toronto, commercial traveller (247).

VICTORIA—Thomas Hubert Stinson, Lindsay, barrister-at-law (8,632); Bruce McNevin, Omemee, R.R. No. 3, farmer (6,285).

WATERLOO NORTH—William Daum Euler, Kitchener, publisher (8,868); Edwin Hamilton Scully, Kitchener, gentleman (4,657).

WATERLOO SOUTH—Alexander McKay Edwards, Galt, manufacturer (8,089); William Elliott, R.R. No. 7, Galt, farmer (5,158).

WELLAND—George Hamilton Pettit, Welland, barrister (12,753); Harry Punshon Stephens, Niagara Falls, insurance agent (8,373).

WELLINGTON NORTH—Duncan Sinclair, Harriston, commercial traveller (4,152); John Pritchard, Harriston, gentleman (3,370).

WELLINGTON SOUTH—Hon. Hugh Guthrie, Guelph, barrister-at-law (9,096); Robert William Gladstone, Guelph, manufacturer (8,088).

WENTWORTH—Gordon Crooks Wilson, Dundas, gentleman (12,970); Christopher Frederick Thomas Woodley, Capetown, auctioneer (5,213).

YORK NORTH—Thomas Herbert Lennox, Toronto, barrister-at-law (10,028); Right Honourable William Lyon Mackenzie King, C.M.G., Ottawa, Prime Minister of Canada (9,534).

YORK SOUTH—William Findlay Maclean, Bayview avenue, Toronto, gentleman (7,762); Russell James Reesor, Markham, gentleman (1,394); John Galbraith, 113 Sammon avenue, Todmorden, manufacturer (990).

YORK WEST—Sir Henry Lumley Drayton, Toronto, barrister (23,637); Alexander MacGregor, 33 Lytton Blvd., North Toronto, barrister (7,536).

QUEBEC

ARGENTEUIL—Sir George H. Perley, 21 Elgin street, Ottawa, lumberman (3,921); Joseph Louis Lorenzo Legault, Lachute, barrister (3,721).

BAGOT—Joseph Edmond Marcile, Acton Vale, bourgeois (3,571); Hon. Guillaume André Fauteux, 97 rue St-Jacques, Montréal, avocat (2,797).

BEAUCE—Edouard Lacroix, St-Georges-Est, commerçant de bois (12,765); Louis Morin, St-Joseph, avocat (3,684).

BEAUHARNOIS—Maxime Raymond, Boulevard St-Joseph ouest, Outremont, avocat (4,724); Stanislas Wilfrid Laroche, 2 rue Nicholson, Valleyfield, médecin et pharmacien (3,223).

BELLECHASSE—Charles Alphonse Fournier, St-Charles-de-Bellechasse, gentilhomme (4,596); Murdock McKenzie, St-Gervais, notaire (1,917).

BERTHIER-MASKINONGE—Joseph Charles Théodore Gervais, Berthier, médecin (6,664); Joseph Arthur Barrette, St-Barthélemi, notaire (4,264).

BONAVENTURE—Hon. Charles Marcil, 289 rue Nelson, Ottawa, journaliste (4,344); Etienne Théodore Paquet, 179 Grande Allée, Québec, avocat (3,815).

BROME-MISSISQUOI—William Frederic Kay, Phillipsburg, farmer (6,804); Follin Horace Pickel, Sweetsburg, farmer and physician (5,196).

CHAMBLY-VERCHERES—Joseph Victor Aimé Langlois, Varennes, notaire (7,875); Joseph Arthur Gareau, Longueuil, marchand (5,914).

CHAMPLAIN—Arthur Lesieur Desaulniers, Ste-Anne-de-la-Pérade, marchand (9,423); Albert Joseph Ovila Bergeron, Ste-Geneviève-de-Batiscan, notaire (5,057).

CHARLEVOIX-SAGUENAY—Pierre François Casgrain, 246 Elm avenue, Westmount, avocat (8,312); Jules Gobeil, Baie St-Paul, avocat (3,046); Alcibiade Leger, Les Eboulements, agent (143).

CHATEAUGUAY-HUNTINGDON—Hon. James Alexander Robb, Valleyfield, merchant miller (5,270); John Alexander Sullivan, 150 rue Hutchison, Montreal, avocat (4,058).

CHICOUTIMI—Julien Edouard Alfred Dubuc, Chicoutimi, industriel (7,198); Louis Joseph Levesque, Bagotville, marchand (4,981); Jean Charles Gagné, Chicoutimi, avocat (1,120).

COMPTON—Joseph Etienne Letellier, Lac Mégantic, cultivateur (6,497); Samuel Gobeil, LaPatrie, cultivateur (4,262).

DORCHESTER—Hon. Lucien Cannon, 135 Grande-Allée, Québec, avocat (5,167); Louis Joseph Gauthier, 635 rue University, Montréal, avocat (3,666).

DRUMMOND-ARTHABASKA—Wilfrid Girouard, Arthabaska, avocat (9,301); Joseph Marier, Drummondville, avocat (3,926); Luc Louis Phillipe Poulin de Courval, Victoriaville, cultivateur (1,130).

GASPE—Hon. Rodolphe Lemieux, C.R., Ottawa, avocat (7,615); Michael Gratton O'Leary, 39 Woodlawn Avenue, Ottawa, journaliste (3,528).

HULL—Joseph Eloi Fontaine, 192 rue Principale, Hull, médecin (10,248); Louis Cousineau, 87 rue Maisonneuve, Hull, avocat (4,561).

JOLIETTE—Jean Joseph Denis, Joliette, avocat (5,638); Joseph Emery Ladouceur, Joliette, avocat (4,114).

KAMOURASKA—Georges Bouchard, Ste-Anne-de-la-Pocatière, agronomiste (4,425); Maurice Dupré, St-Pascal, avocat (2,918).

LABELLE—Henri Bourassa, 4821 avenue du Parc, Montréal, publiciste (5,843); Henri Jodoin, Bellerive, avocat (3,764).

LAC-ST-JEAN—Armand Sylvestre, Roberval, avocat (7,579); Joseph Sylvio Narcisse Turcotte, Normandin, notaire (5,502).

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt, St-Constant, cultivateur (3,956); Arthur Brossard, 382 chemin Ste-Catherine, Outremont, avocat (2,635); Joseph Hildège Lamarre, St-Rémi, dentiste (356).

L'ASSOMPTION-MONTCALM—Paul Arthur Séguin, L'Assomption, notaire (6,261); John Paul Monahan, Laurentides, marchand (2,480).

LAVAL-DEUX-MONTAGNES—Liguori Lacombe, Ste-Scholastique, avocat (5,717); Alban Germain, 92 Notre-Dame-est, Montréal, avocat (3,624); Joseph Azarie Bibeau, Ste-Dorothée, cultivateur (768).

LEVIS—J. Etienne Dussault, Lévis, industriel (7,192); L. Gédéon Gravel, Lévis, manufacturier (4,899).

L'ISLET—Joseph Fernand Fafard, L'Islet, arpenteur (3,516); Joseph Adhémar Gagnon, 72 rue Ste-Ursule, Québec, négociant (2,436).

LOTBINIERE—Joseph Achille Verville, St-Flavien, notaire public (3,819); Joseph Adalbert Pouliot, Ste-Croix, notaire public (1,402); Omer Langlois, 83 rue Stewart, Ottawa, journaliste (1,358).

MATANE—Georges Léonidas Dionne, St-Benoît, notaire (7,660); Roméo Langlais, 126 rue St-Pierre, Québec, avocat (3,884).

MEGANTIC—Eusèbe Roberge, Laurierville, marchand (6,929); Wilfrid Laliberté, Victoriaville, avocat (3,262).

MONTMAGNY—Leo Kemner Laflamme, Montmagny, avocat (4,070); Armand Lavergne, 144, Grande-Allée, Québec, avocat (3,189).

NICOLET—Joseph Félix Descoteaux, Ste-Monique, cultivateur (6,221); Joseph Lamarche, 17 Seymour, Montréal, avocat (2,972); John O'Shaughnessy, Nicolet, négociant (723).

PONTIAC—Frank S. Cahill, Campbell's Bay, broker (7,562); Lucien Alfred Ladouceur, Amos, avocat (4,663); Arthur Lepage, Senneterre, arpenteur géomètre (3,136).

PORTNEUF—Michel Siméon Delisle, Notre-Dame-de-Portneuf, gentilhomme (6,412); C. Romulus Ducharme, La Tuque, avocat (3,405); Herment (alias) Armand Marcotte, St-Basile, médecin (2,418).

QUEBEC-MONTMORENCY—Henri Edgar Lavigueur, 610 rue St-Jean, Québec, marchand, (7,194); Charles Auguste Chauveau, Québec, avocat (5,250).

QUEBEC-EST—Hon. Ernest Lapointe, Ottawa, Ministre de la Justice (9,193); Pierre Audet, 133 rue Aberdeen, Québec, avocat (6,366).

QUEBEC SOUTH—Charles Gavan Power, 170 Bougainville Avenue, Quebec, advocate (6,780); John Skillman O'Meara, 117 Grande-Allée, Quebec, merchant (5,109).

QUEBEC-OUEST—George Parent, C.R., 310 Grande-Allée, Québec, avocat (7,561); Charles Ratté, 56 rue St-Germain, Québec, corroyeur (6,059).

RICHELIEU—Hon. Pierre Joseph Arthur Cardin, Sorel, avocat (4,562); William George Marcellin Morgan, Sorel, journaliste (2,565).

RICHMOND-WOLFE—Edmund William Tobin, Bromptonville, lumber dealer (7,292); Joseph Hormisdas Paré, 242 rue St-Hubert, Montréal, journaliste (3,689).

RIMOUSKI—Sir Eugène Fiset, Rimouski, médecin-chirurgien (5,142); Gérard Simard, Rimouski, avocat (3,167).

ST-HYACINTHE-ROUVILLE—L. S. René Morin, St-Hyacinthe, notaire public (7,645); Jean-Baptiste Joseph Eugène Bousquet, St-Hyacinthe, avocat (2,790).

ST-JEAN-IBERVILLE—Aldéric Joseph Benoît, Iberville, cultivateur et commerçant (4,074); Pacifique Gagnon, St-Jean, marchand (1,387).

SHEFFORD—Hon. George Henri Boivin, Granby, Minister of Customs and Excise (5,910); James Davidson, Waterloo, farmer (4,499).

SHERBROOKE—Charles B. Howard, Sherbrooke, lumber dealer (6,566); Edward Bruen Worthington, Sherbrooke, notary (5,449).

STANSTEAD—Willis Keith Baldwin, Baldwin's Mills, manufacturer (5,520); John Thomas Hackett, 697 Victoria Avenue, Westmount, advocate (4,326).

TEMISCOUATA—Jean-François Pouliot, Rivière-du-Loup, avocat (7,341); Charles-Eugène Dubé, Rivière-du-Loup, marchand (5,291).

TERREBONNE—Jules-Edouard Prévost, St-Jérôme, journaliste (6,789); Léopold Nantel, St-Jérôme, avocat (2,609).

TROIS-RIVIERES-ST-MAURICE—Arthur Bettez, Trois-Rivières, comptable (10,285); Louis Normand, Trois-Rivières, courtier (6,007); Robert Ryan, Trois-Rivières, gérant (1,999).

VAUDREUIL-SOULANGES—Lawrence A. Wilson, Coteau-du-Lac, bourgeois (5,554); Eugène Leroux, 6462 1ère Avenue, Rosemount, Montréal, avocat (1,687).

WRIGHT—Fizalane William Perras, Gracefield, marchand (4,685); François Albert Labelle, 165 rue Principale, Hull, notaire public (3,973).

YAMASKA—Aimé Boucher, Pierreville, notaire (3,438); Joseph Félix Frédéric Boulais, 10 avenue McCulloch, Outremont, notaire (2,754).

ISLAND OF MONTREAL

CARTIER—Samuel William Jacobs, 334 Côte St. Antoine Road, Westmount, advocate (7,934); Joseph Alfred Bernier, 1365 rue St-Hubert, Montréal, voyageur de commerce (4,889).

HOCHELAGA—Edouard Charles St-Père, 2115 Ontario-Est, Montréal, journaliste (14,741); Jean Baptiste alias John Edouard Charles Bumbray, Montréal, avocat (4,732).

JACQUES-CARTIER—Théodule Rhéaume, 124 rue Mayfair, Montréal, avocat (16,826); Hon. Esioff Léon Patenaude, Laval-sur-le-lac, avocat (14,956).

LAURIER-OUTREMONT—Joseph Alexandre Mercier, 333 avenue de l'Epée, Outremont, avocat (12,889); Hon. Rodolphe Monty, 4238 avenue Delorimier, Montréal, avocat (10,105).

MAISONNEUVE—Clément Robitaille, 590 avenue Lasalle, Montréal, avocat (12,624); H. Desjardins, 1856 Blvd. Pie IX, Montréal, manufacturier (7,406); William Tremblay, 1823 rue William David, Montréal, maître-boucher (994); Daniel McAvoy, K.C., 567 Bennett St., Montréal, barrister (183).

MOUNT ROYAL—Robert Smeaton White, 465 Roslyn avenue, Westmount, journalist (16,377); Robert Louis Calder, 260 St. James street, Montreal, advocate (7,129).

ST. ANN—James John Edmund Guerin, 4 Edgehill avenue, Montreal, physician (10,242); Thomas O'Connell, 383 Mountain street, Montreal, contractor (9,914); Joseph Tremblay, 1014 Verdun street, Verdun, carman (687).

ST. ANTOINE—Leslie Gordon Bell, 11 Holton avenue, Westmount, advocate (6,433); William James Hushion, 361 Oxford avenue, Montreal, merchant (5,927).

ST-DENIS—Joseph Arthur Denis, 2262 rue Christophe Colomb, Montréal, médecin (13,850); Aldéric Blain, 50 Notre-Dame-ouest, Montréal, avocat (7,372); Léonce Plante, 266 Blvd. St-Joseph-est, Montréal, avocat (7,216).

ST-HENRI—Paul Mercier, 198 carré George-Etienne Cartier, Montréal, avocat (11,829); Léopold Doyon, 1860 rue Notre-Dame-ouest, Montréal, industriel (2,839).

ST-JACQUES—Louis Edouard Fernand Rinfret, 222 Ontario-ouest, Montréal, journaliste (12,080); Ruben Charles Laurier, 210 rue Visitation, Montréal, médecin (4,076).

ST. LAWRENCE-ST. GEORGE—Charles Hazlitt Cahan, K.C., 120 St. James street, Montreal, advocate (6,509); Hon. Herbert Marler, 15 Redpath Crescent, Montreal, notary (5,580).

STE-MARIE—Hermas Deslauriers, 543 rue Fullum, Montréal, médecin (14,411); Yvon Laurier, 401 rue Plessis, Montréal, médecin (3,707).

NOVA SCOTIA

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH—Hon. Edward Mortimer Macdonald, Ottawa, Minister of National Defence (6,135); Duncan Stuart Chisholm, Antigonish, retired merchant (5,545).

CAPE BRETON NORTH-VICTORIA—Lewis Wilkieson Johnstone, Sydney Mines, physician and surgeon (6,873); Fenwick Lionel Kelly, North Sydney, broker (4,309).

CAPE BRETON SOUTH—Finlay MacDonald, Sydney, barrister-at-law (9,551); Lauchlin Daniel Currie, Glace Bay, barrister-at-law (4,510); James Bryson MacLachlan, Glace Bay, coal miner (3,617).

COLCHESTER—George T. MacNutt, Stewiacke, contractor (6,405); Maynard B. Archibald, Halifax, barrister-at-law (3,394).

CUMBERLAND—Robert Knowlton Smith, Amherst, barrister (8,492); Hance James Logan, Amherst, barrister (6,291).

DIGBY-ANNAPOLIS—Harry B. Short, Digby, manager (7,599); Lewis J. Lovett, Bear River, physician (7,219).

HALIFAX—William Anderson Black, 111 Young avenue, Halifax, shipping broker (18,796); Felix Patrick Quinn, 136 Oxford street, Halifax, manufacturer (17,996); Gordon Ross Marshall, 102 Oxford street, Halifax, merchant (10,815); Robert Emmett Finn, 436 Barrington street, Halifax, barrister (10,609).

HANTS-KINGS—Arthur deWitt Foster, Kentville, broker (10,168); Ernest William Robinson, Wolfville, teacher (9,110).

INVERNESS—Isaac Duncan Macdougall, Strathlorne, student (5,030); Alexander W. Chisholm, Margaree Harbour, medical doctor (3,807).

PICTOU—Thomas Cantley, New Glasgow, manufacturer (9,693); Robert H. MacKay, New Glasgow, manufacturer (7,731).

QUEENS-LUNENBURG—William Duff, Lunenburg, merchant (9,219); William G. Ernst, Bridgewater, barrister (8,846).

RICHMOND WEST-CAPE BRETON—John Alexander Macdonald, St. Peters, physician (3,962); George William Kyte, St. Peters, barrister-at-law (3,252).

SHELBURNE-YARMOUTH—Paul Lacombe Hatfield, Yarmouth, broker (6,709); Hon. Edgar Keith Spinney, Yarmouth, merchant (6,327).

NEW BRUNSWICK

CHARLOTTE—Robert Watson Grimmer, St. Stephen, retired merchant (5,426); William Albert Holt, Saint Andrews, insurance inspector (3,274).

GLOUCESTER—Jean George Robichaud, Shippegan, merchant (6,254); Joseph Benoit Hachey, West Bathurst, merchant (5,272).

KENT—Alexandre Joseph Doucet, Notre Dame, Kent Co., farmer (4,427); Louis Prudent Alexandre Robichaud, Richibucto, barrister-at-law (3,534).

NORTHUMBERLAND—Charles Elijah Fish, Newcastle, gentleman (5,331); Frederick Morrison Tweedie, Chatham, foundryman (3,779).

RESTIGOUCHE-MADAWASKA—Arthur Culligan, Culligans, lumberman (6,374); Pius Michaud, Edmundston, barrister-at-law (4,904).

ROYAL—George B. Jones, Apohaqui, merchant (7,485); Duncan H. McAlister, Sussex, medical doctor (5,614).

ST. JOHN-ALBERT—Murray MacLaren, 75 Cobourg street, St. John, doctor of medicine (14,623); Thomas Bell, 239 German Street, St. John, merchant (14,250); Hon. Walter Edward Foster, 36 Cobourg street, St. John, Secretary of State for Canada (9,348); Robert Thomas Hayes, Mount Pleasant avenue, St. John, merchant (8,435).

VICTORIA-CARLETON—James Kidd Flemming, Juniper, lumberman (6,859); Thomas Wakem Caldwell, Florenceville, farmer (4,958); Minnie Bell Adney, Woodstock, horticulturist and farmer (84).

WESTMORLAND—Otto Baird Price, Moncton, dental surgeon (11,806); Ernest Albert Smith, Shediac, merchant (7,780).

YORK-SUNBURY—Richard Burpee Hanson, Fredericton, barrister-at-law (8,636); Charles Robert Hawkins, Fredericton, barrister-at-law (3,207).

MANITOBA

BRANDON—Robert Forke, Pipestone, farmer (6,411); Davil Wilson Beaubier, Brandon, retired farmer (5,428).

DAUPHIN—William John Ward, Dauphin, farmer (5,102); James Langstaff Bowman, K.C., Dauphin, barrister (4,883).

LISGAR—John Livingstone Brown, Pilot Mound, farmer (3,112); William James Rowe, Manitou, barrister (2,736).

MACDONALD—William James Lovie, Holland, farmer (5,346); Herbert Edward Robison, Carman, barrister (3,293).

MARQUETTE—Henry Alfred Mullins, Fort Garry Hotel, Winnipeg, cattle exporter (4,219); Charles Stuart Stevenson, Shoal Lake, farmer (4,084); William Iverach, Isabella, farmer (1,665).

NEEPAWA—Thomas Gerow Murphy, Neepawa, druggist (3,461); Robert Milne, Mekiwin, farmer (3,332); Peter Broadfoot, Gladstone, farmer (1,809).

NELSON—Thomas William Bird, Swan River, clergyman (2,485); Joseph Myers, Royal Alexandra Hotel, Winnipeg, managing director (2,143).

PORTAGE LA PRAIRIE—Right Honourable Arthur Meighen, One of His Majesty's Privy Councillors, Ottawa (5,817); Harry Leader, Portage la Prairie, farmer (4,966).

PROVENCHER—Arthur Lucien Beaubien, St-Jean-Baptiste, farmer (2,736); Edmond Comeault, Letellier, notary public (2,656).

SELKIRK—Hannes Marino Hannesson, Selkirk, barrister-at-law (3,831); Leland Payson Bancroft, Teulon, farmer (3,319); Walter Henry Gabriel Gibbs, Selkirk, physician (2,524).

SOURIS—James Steedsman, Deloraine, farmer (3,509); William Willson, Boissevain, farmer (3,258); John Williams, Melita, farmer (1,563).

SPRINGFIELD—Thomas Hay, Gonor P.O., farmer (2,259); Edgar Douglas Richmond Bissett, Beausejour P.O., physician (1,724); John Holland, Dugald, farmer (1,665).

ST. BONIFACE—John Power Howden, St. Boniface, medical doctor (4,819); Allan Meikle, 245 Martin avenue, Elmwood, Winnipeg, machinist (2,901); George Campbell MacLean, St. Boniface, sales manager (2,442).

WINNIPEG NORTH—Abraham Albert Heaps, Winnipeg, agent (4,781); Matthew Robert Blake, Winnipeg, physician (3,882); Hon. Edward James McMurray, Winnipeg, barrister (3,573).

WINNIPEG NORTH CENTRE—James Shaver Woodsworth, 76 Chestnut street, Winnipeg, lecturer (4,794); Joseph Edwin Braid, 485 Maryland street, Winnipeg, supply contractor (3,578); Edward Wesley Lowery, 350 Boyd avenue, Winnipeg, barrister-at-law (1,689).

WINNIPEG SOUTH—Hon. Robert Rogers, Winnipeg, gentleman (7,017); Tobias Crawford Norris, Griswold, farmer (5,400); John Kelly, 49 Egerton road, St. Vital, lithographer (3,206).

WINNIPEG SOUTH CENTRE—William Walker Kennedy, Winnipeg, barrister-at-law (12,094); Joseph Fergus Davidson, Winnipeg, barrister-at-law (7,132); Alexander Henry, Winnipeg, clerk (3,643).

BRITISH COLUMBIA

CARIBOO—John Anderson Fraser, Quesnel, merchant (6,430); Thomas George McBride, Stump Lake, farmer (5,534).

COMOX-ALBERNI—Alan Webster Neill, Alberni, merchant (4,794); Thomas Davis Coldicutt, Nanaimo, manager Union Stage Line (2,247).

FRASER VALLEY—Harry James Barber, Chilliwack, druggist (5,751); Elgin Albert Munro, Rosedale, farmer (4,485).

KOOTENAY EAST—Hon. James Horace King, Ottawa, Minister of Public Works (4,446); John Wesley Rutledge, Cranbrook, veterinary surgeon (3,495).

KOOTENAY WEST—William Kemble Esling, Rossland, general agent (5,720); Levi William Humphrey, Nelson, locomotive engineer (4,779).

NANAIMO—Charles Herbert Dickie, Duncan, mining operator (9,584); Thomas Banks Booth, Nanaimo, journalist (6,117); William Turner Grieves, Nanaimo, miner (1,888).

NEW WESTMINSTER—William Garland McQuarrie, New Westminster, barrister-at-law (7,714); Arthur Wellesley Gray, New Westminster, broker (7,013); Rose Mary Louise Henderson, New Westminster, writer and labour lecturer (3,305).

SKEENA—Alfred Stork, Prince Rupert, merchant (3,633); George Gordon Bushby, Prince Rupert, manager (2,940); George Watson Nickerson, Prince Rupert, manufacturer's agent (765).

VANCOUVER BURRARD—John Arthur Clark, Vancouver, barrister and solicitor (9,897); Robert Purves McLennan, Vancouver, wholesale merchant (8,840); John Sidaway, Burnaby, conductor (2,230).

VANCOUVER CENTRE—Hon. Henry Herbert Stevens, 1101 Nichola st., Vancouver, accountant and broker (9,458); Gerald Grattan McGeer, Point Grey, barrister-at-law (8,277); Wallis Walter Lefeaux, 1306 Bidwell street, Vancouver, barrister (1,777).

VANCOUVER NORTH—Dugald Donaghy, Tempe Heights, North Vancouver, barrister (4,279); George Herbert Morden, 443-7th street east, North Vancouver, editor and publisher (3,694); William Jamison Curry, 954 Cardero street, Vancouver, dentist (1,384)

VANCOUVER SOUTH—Leon Johnson Ladner, Point Grey, barrister-at-law (8,587); Robert George MacPherson, Point Grey, insurance manager (6,797); Alfred Hurry, South Vancouver, plasterer (2,783).

VICTORIA—Hon. Simon Fraser Tolmie, 947 Cloverdale avenue, Victoria, veterinary surgeon (6,926); William McKinnon Ivel, 53 Wellington street, Victoria, druggist (4,617).

YALE—Grote Stirling, Kelowna, fruit grower and civil engineer (7,573); Charles Edgar Edgett, Vernon, farmer (4,870).

PRINCE EDWARD ISLAND

KINGS—John A. Macdonald, Cardigan, merchant (3,758); James J. Johnston, Charlottetown, barrister (3,422).

PRINCE—Alfred E. MacLean, Summerside, farmer and rancher (6,692); G. Shelton Sharp, East Bideford, farmer and fisherman (5,167).

QUEENS—Robert Harold Jenkins, Charlottetown, merchant (8,167); John Albert Messervy, Charlottetown, merchant (7,432); Hon. John Ewen Sinclair, Summerfield, farmer (7,400); Donald McKinnon, Charlottetown, barrister (7,392).

SASKATCHEWAN

ASSINIBOIA—Robert McKenzie, Stoughton, municipal secretary (4,356); Oliver Robert Gould, Manor, farmer (3,124); Joseph Hill, North Portal, farmer (2,303).

NORTH BATTLEFORD—Cameron Ross McIntosh, North Battleford, publisher (4,204); Claudius Charles Davies, North Battleford, farmer (2,697); Leonard Arthur Cattanach Panton, North Battleford, physician (1,830).

HUMBOLDT—Albert Frederick Totzke, Vonda, chemist (3,212); Charles Wallace Stewart, Lac Vert, farmer (2,536); Edward S. Wilson, Humboldt, barrister (967).

KINDERSLEY—Archibald M. Carmichael, Kindersley, farmer (3,631); William Charles Sutherland, Millerdale, farmer (2,614); James Lewis Acheson, Alsask, merchant (1,218).

LAST MOUNTAIN—William Russell Fansher, Govan, farmer (3,359); Harry Butcher, Punnichy, student-at-law (3,269); John Walter Matthewson, Strasbourg, merchant and farmer (1,596).

LONG LAKE—J. Fred Johnston, Bladworth, farmer (3,497); Stewart Adrain, Craik, barrister (1,904); Harry Wilmot Ketcheson, Davidson, manager, Co-operative store (1,768).

MACKENZIE—Milton Neil Campbell, Pelly, farmer (3,609); John Angus MacMillan, Wadena, barrister (2,496).

MAPLE CREEK—George Spence, Orkney, farmer (4,019); James Beck Swanston, Shaunavon, physician (3,253); Neil Haman McTaggart, Gull Lake, farmer (2,570).

MELFORT—Malcolm McLean, Eldersley, farmer (3,688); Herbert Elwood Keown, Melfort, barrister (2,646); Rupert James Greaves, Valparaiso, farmer (2,178).

MELVILLE—Hon. William Richard Motherwell, Abernethy, farmer (5,305); William James Hepburn, Melville, merchant (2,302); John Robert Dinnin, Abernethy, farmer (1,692).

MOOSE JAW—John Gordon Ross, Moose Jaw, farmer and rancher (5,654); Wellington White, Moose Jaw, farmer (5,356); Edward Nicholas Hopkins, Moose Jaw, retired farmer (2,801).

PRINCE ALBERT—Charles McDonald, Prince Albert, druggist (5,301); Andrew Knox, Colleston, farmer (2,638); John George Diefenbaker, Prince Albert, barrister-at-law (2,412).

QU'APPELLE—John Millar, Indian Head, farmer (5,272); William Wallace Lynd, Regina, barrister (4,600).

REGINA—Francis Nicholson Darke, Regina, agent (7,478); Franklin White Turnbull, Regina, barrister (5,399); Major James Coldwell, Regina, teacher (2,284).

ROSETOWN—John Evans, Saskatoon, retired farmer (2,974); Arthur W. Mooney, Biggar, merchant (2,450); William Willoughby Miller, Biggar, merchant (1,926); Edward B. Gifford, Piché, farmer (136).

SASKATOON—Arthur MacGillivray Young, Saskatoon, physician (5,303); Frank Roland MacMillan, Saskatoon, merchant (5,114); Walter Lee Kirkpatrick, Saskatoon, farmer (1,417).

SOUTH BATTLEFORD—John Vallance, Onward, farmer (4,364); Sydney Bingham, Wolfe, farmer (3,252); James Arnold Hagerman, Unity, agent (2,646).

SWIFT CURRENT—Charles Edward Bothwell, Swift Current, barrister (4,555); Arthur John Lewis, Lawson, clergyman (3,668).

WEYBURN—Edward James Young, Parry, farmer (4,807); John Morrison, Yellow Grass, farmer (2,162); Thomas Henry Hilliar, Weyburn, barrister (1,957).

WILLOW BUNCH—Thomas Donnelly, Kincaid, physician (5,506); Robert Milton Johnson, Pasqua, farmer (3,861); Alexander Edward MacKinnon, Assiniboia, barrister (1,790).

YORKTON—George Washington McPhee, Yorkton, barrister-at-law (3,702); Alan Carl Stewart, barrister (2,579); Frederick George Garvin, Canora, dentist (1,212).

ALBERTA

ACADIA—Robert Gardiner, Excel, farmer (5,362); Robert Berry Eaton, Craigmyle, farmer (1,552); George Harrison Wade, Hanna, physician (1,481).

ATHABASKA—Charles Wilson Cross, Edmonton, barrister (5,078); Donald Ferdinand Kellner, Edmonton, farmer (3,648); Charles Henry Gauvreau, St. Paul des Metis, farmer (643).

BATTLE RIVER—Henry Elvins Spencer, Edgerton, farmer (5,067); Raymond McFarlane Lee, Provost, barrister (1,690); John William Geddie Morrison, Vermilion, barrister (1,634).

BOW RIVER—Edward Joseph Garland, Rumsey, farmer (3,773); Jesse Elmer Gouge, Drumheller, mine operator and farmer (2,917); William James Douglass, Drumheller, druggist and chemist (2,075).

CALGARY EAST—Fred Davis, Irricana, farmer (5,560); William Irvine, Calgary, publicist (3,710); William McCartney Davidson, Calgary, publisher (2,519).

CALGARY WEST—Hon. Richard Bedford Bennett, Calgary, barrister-at-law (10,256); Joseph Tweed Shaw, Calgary, barrister (6,040).

CAMROSE—William Thomas Lucas, Lougheed, farmer (4,202); John Wilson Thomas, Botha, farmer (1,885); Albert Scott, Gadsby, farmer (1,409).

EDMONTON EAST—Ambrose Upton Gledstanes Bury, 11122-62nd street, Edmonton, barrister-at-law (3,927); Andrew Robert McLennan, 11446-92nd street, Edmonton, lumber merchant (3,440); George Latham, 11317-91st street, Edmonton, engineer (2,767)

EDMONTON WEST—Hon. Charles Stewart, Macdonald Hotel, Edmonton, Minister of the Interior (6,394); James McCrie Douglas, 10535 Saskatchewan Drive, Edmonton, merchant (4,706); James East, 11230-99th avenue, Edmonton, retired miner (2,007).

LETHBRIDGE—Lincoln Henry Jelliff, Raley, farmer (5,399); John Smith Stewart, Lethbridge, dentist (4,656).

MACLEOD—George Gibson Coote, Nanton, farmer (4,943); John Herron, Pincher Creek, farmer (4,239); Thomas Charles Milnes, Claresholm, farmer (1,941).

MEDICINE HAT—Frederick William Gershaw, Medicine Hat, physician (4,383); George McNeill Blackstock, Medicine Hat, barrister (2,397); Hugh Campbell McDaniel, Whitla, farmer (2,039).

PEACE RIVER—Donald MacBeth Kennedy, Atholl farm, Waterhole P.O., farmer (3,986); James Arthur Collins, Chisholm, lumberman (3,969); William Archibald Rae, Grande Prairie, barrister (3,944).

RED DEER—Alfred Speakman, Red Deer, farmer (3,851); Thomas McKercher, Olds, merchant (2,462); Joseph George LaFrance, Red Deer, banker (2,029).

VEGREVILLE—Arthur Moren Boutillier, Soda Lake, farmer (5,103); Charles Gordon, Vegreville, lumber merchant (2,643).

WETASKIWIN—Stanley Gilbert Tobin, Leduc, farmer (3,429); Daniel Webster Warner, Clover Bar, farmer (3,201); Charles Homer Russell, Wetaskiwin, barrister (2,121).

YUKON TERRITORY

YUKON—George Black, Dawson, barrister (742); Robert Lowe, White Horse, merchant (508).